

ISSN 1231-014X

Indeks 386138

Cena 19,99 zł (0% VAT)

OKRĘTY WOJENNE

www.okretywojenne.pl

Magazyn miłośników spraw wojennomorskich

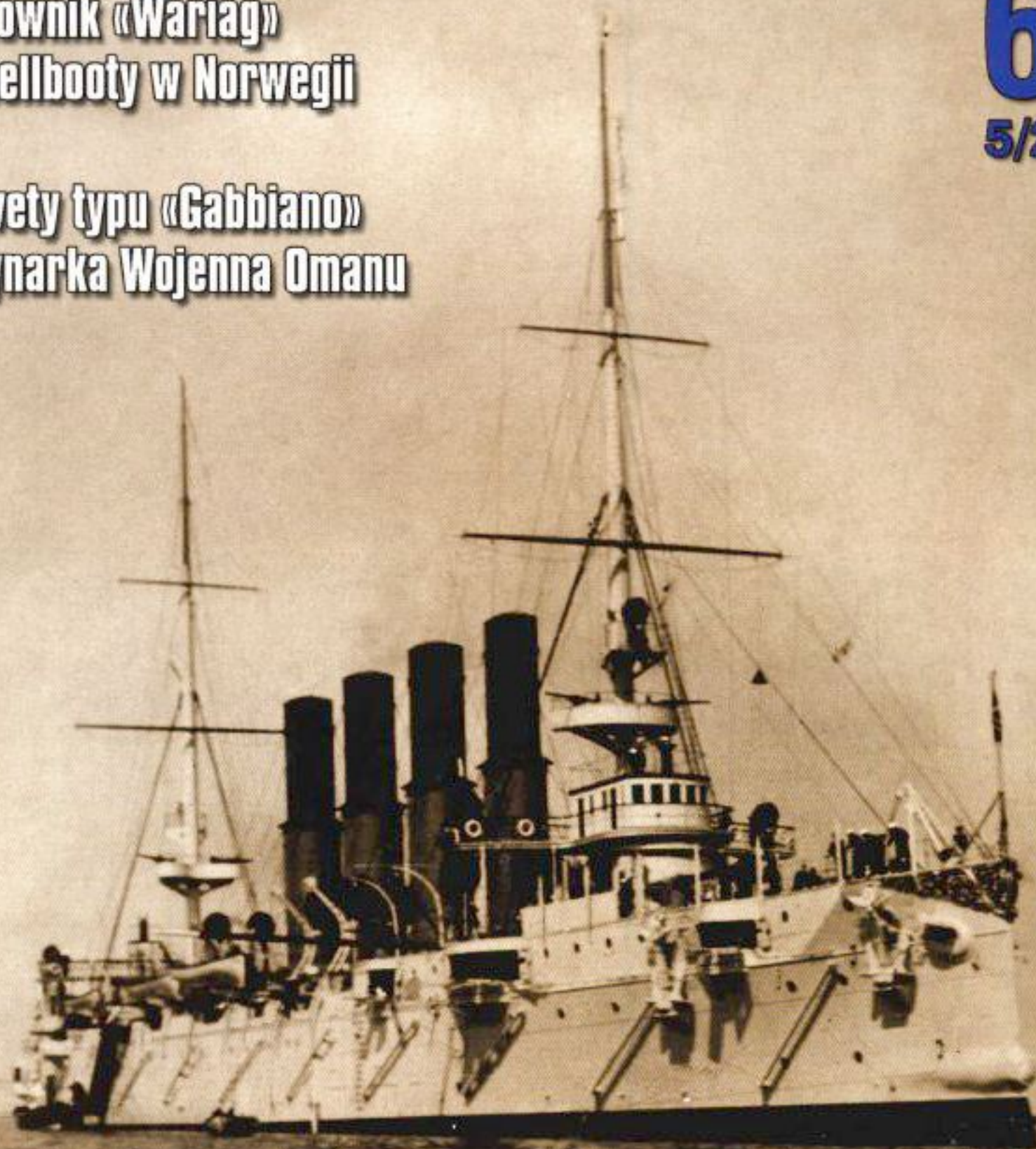
**Krażownik «Wariag»
Schnellbooty w Norwegii**

**Korwety typu «Gabbiano»
Marynarka Wojenna Omanu**

Numer

67

5/2004



**Bitwa o Wyspy Paracelskie 1974
Niszczyciele rakietowe typu «42»**

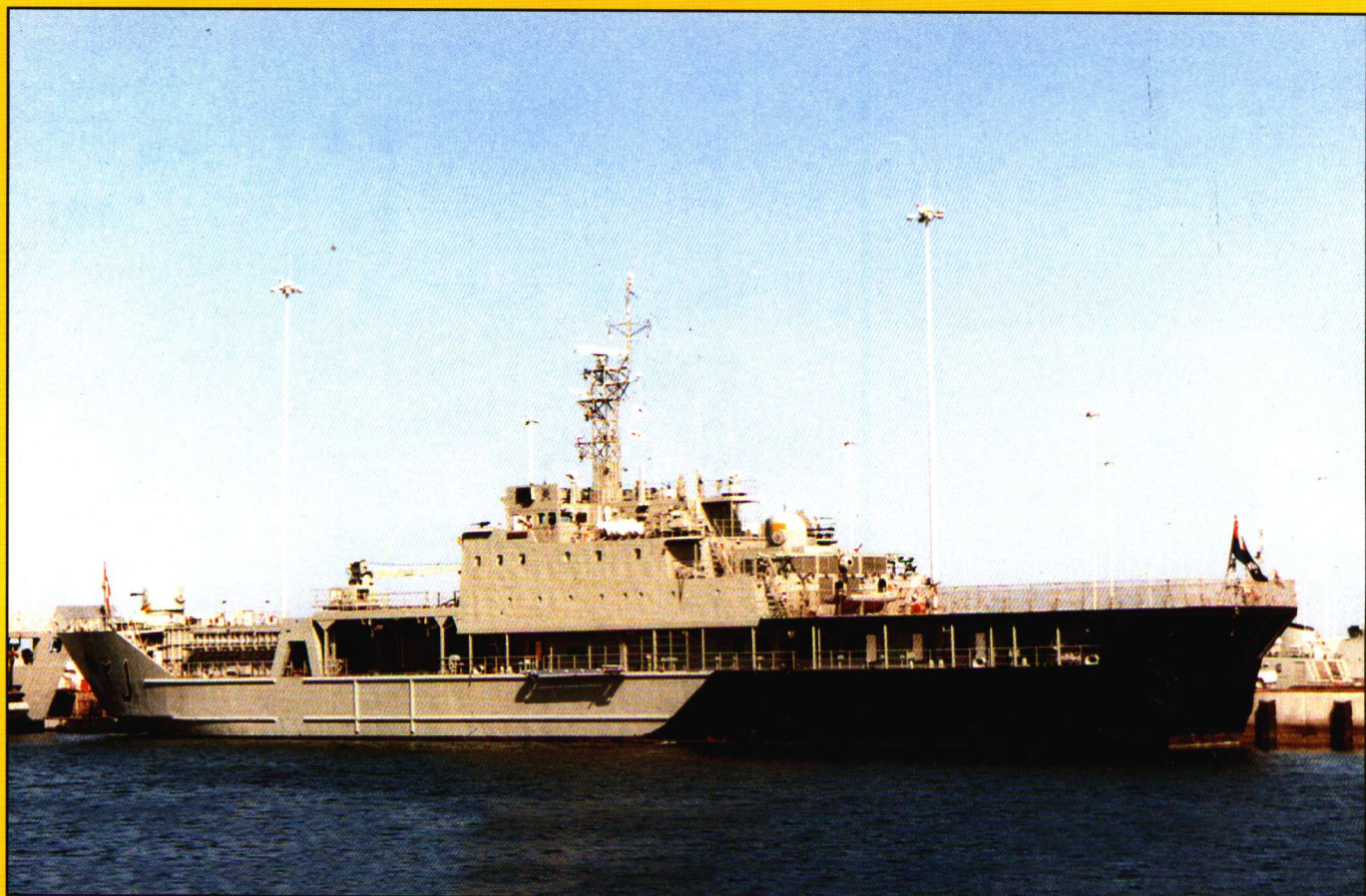


Marynarka Wojenna Omanu



Kuter rakietowy *Al Sharqiyah* (B 11) w bazie morskiej Said Bin Sultan.

fot. Hartmut Ehlers



Okręt desantowy *Nasr Al Bahr* (L 2).

fot. Hartmut Ehlers

OKRĘTY WOJENNE

Dwumiesięcznik

Vol. XIV, Nr 67 (5/2004)

ISSN-1231-014X, Indeks 386138

Redaktor naczelny
Jarosław Malinowski

Kolegium redakcyjne
Rafał Ciechanowski, Michał Jarczyk,
Maciej S. Sobański

Współpracownicy w kraju

Mariusz Borowiak, Jarosław Cichy, Andrzej Danilewicz,
Przemysław Federowicz, Maciej K. Franz, Jan Front,
Tomasz Grotnik, Krzysztof Hanuszek, Marek Herma,
Piotr Kubiszewski, Jerzy Lewandowski,
Grzegorz Nowak, Grzegorz Ochmiński,
Jarosław Palasek, Radomir Pyzik, Jan Radziemski,
Marcin Schiele, Maciej Szopa, Marek Suptat,
Tomasz Walczyk

Współpracownicy zagraniczni

BIAŁORUŚ
Igor G. Ustmiienko
BELGIA
Leo van Ginderen, Jasper van Raemdonck,
CZECHY
René Greger, Ota Janeček
FRANCJA
Gérard Garier, Jean Guiglini, Pierre Hervieux
HISZPANIA
Alejandro Anca Alamillo
HOLANDIA
Robert F. van Oosten
IZRAEL
Aryeh Wetherhorn
LITWA
Aleksandr Mitrofanov
MALTA
Joseph Caruana
NIEMCY
Siegfried Breyer, Richard Dybko, Hartmut Ehlers,
Jürgen Eichardt, Zvonimir Freivogel, Bodo Herzog,
Werner Globke, Reinhard Kramer, Peter Schenk,
Hans Lengerer
ROSJA
Siergiej Bałakin, Borys Lemaczko, Nikołaj W. Mitiuckow,
Konstantin B. Strelbickij
STANY ZJEDNOCZONE. A.P.
Arthur D. Baker III
SZWECJA
Lars Ahlberg, Curt Borgenstam
UKRAINA
Anatolij N. Odajnik, Władimir P. Zabłockij
WIELKA BRYTANIA
Ralph Edwards
WŁOCHY
Maurizio Brescia, Achille Rastelli

Adres redakcji

Wydawnictwo „Okręty Wojenne”
Krzysztofa 16, 42-605 Tarnowskie Góry
Polska/Poland tel: +48 (032) 384-48-61
www.okretywojenne.pl
e-mail: okrety@ka.home.pl

Skład, druk i oprawa:

DRUKPOL Sp. J.
Kochanowskiego 27, 42-600 Tarnowskie Góry
tel. (032) 285-40-35 e-mail: drukpol@pnet.pl

© by Wydawnictwo „Okręty Wojenne” 2004

Wszelkie prawa zastrzeżone. All rights reserved.
Przedruk i kopiowanie jedynie za zgodą wydawnictwa
Redakcja zastrzega sobie prawo skracania i adjustacji
tekstów. Materiałów nie zamówionych nie zwracamy.
Redakcja nie ponosi odpowiedzialności za treść
publikowanych artykułów, które prezentują wyłącznie
opinie i punkt widzenia ich autorów.

Nakład: 1500 egz.

Na okładce:

Rosyjski krążownik pancernopokładowy *Wariag*
na Wielkiej Redzie Kronsztadu – koniec maja
1901 roku. fot. zbiory Siergiej Bałakin

Drodzy Czytelnicy

Czas mija i przekazujemy Wam kolejny numer naszego magazynu. Niestety zmusze-
ni byliśmy minimalnie podnieść jego cenę ze względu na uciążliwość opłacania 22%
podatku VAT od druku.

Rezygnujemy też z szerszej dystrybucji „OW”, gdyż nie spełniła ona naszych oczeki-
wań, przepraszamy za niedogodności z tego wynika dla niektórych z Was. Tak więc
obecnie można zakupić nasz magazyn w sieci EMPIK oraz specjalistycznych księgarni-
ach i sklepach hobbystyczno-modelarskich. Przypominamy jednocześnie, że prenu-
merata jest najpewniejszą i najtańszą formą otrzymywania „Okrętów Wojennych”.

Życzymy miłej lektury

Redakcja

W NUMERZE



Maciej S. Sobański, Marcin Schiele

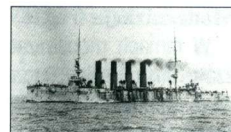
Z życia flot

2

5

Maciej S. Sobański

Wariag – krążownik opiewany w pieśni,
część I



Maciej K. Franz

Niemieckie okręty lotnicze
w okresie I wojny światowej, część II

15

22

Przemysław Federowicz

Schnellbooty w północnej Norwegii
1941-1943



Zvonimir Freivogel

Włoskie korwety typu *Gabbiano*,
część I

27

37

Maciej S. Sobański

Ciężkie krążowniki lotnicze typu *Kijew*,
część II



Hartmut Ehlers

Marynarka Wojenna Omanu

48

56

Hà Văn Ngac

Bitwa o Wyspy Paracelskie, część II



Krzysztof Hanuszek, Maciej S. Sobański

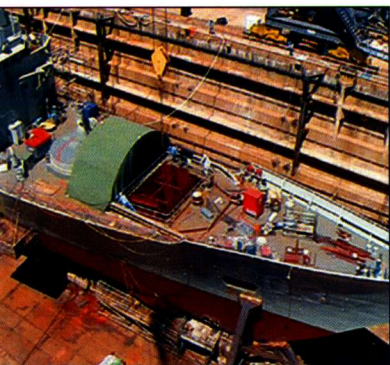
Brytyjskie niszczyciele rakietowe
typu «42», część I

71

80

Recenzje





Część dziobowa fregaty *Sydney* (03) w trakcie montażu nowej wyrzutni Mk 41 VLS.

fot. Royal Australian Navy

AUSTRALIA

Modernizacja fregat

W ramach modernizacji pierwsza z australijskich fregat rakietowych typu *Adelaide* (*Oliver Hazard Perry*) – *Sydney* otrzymała pionową, ośmioprowadnicową wyrzutnię VLS Mk-41 rakiet plot. z zapasem 32 pocisków typu „Sea Sparrow”.

Seria 6 fregat rakietowych typu *Adelaide* powstała w stoczni amerykańskiej i australijskiej w latach 1977-1992. Wyporność standardowa okrętów wynosi 3073 t, zaś pełna odpowiednio 3962 t przy długości całkowitej 138,8 m, szerokości 13,7 m i zanurzeniu 4,5/7,5 m. Dwie turbiny gazowe o łącznej mocy 41 000 KM zapewniają maksymalną prędkość 29 węzłów.

Uzbrojenie fregat obejmuje ponadto wyrzutnię pocisków rakietowych Mk 13 Mod. 4 z zapasem 40 rakiet „Standard” lub „Harpoon”, 1 działko kal. 76 mm L/62 Mk 75, 1 działko kal. 20 mm „Phalanx”, 2 wkm-y kal. 12,7 mm M2, 2 podwójne wt pop kal. 324 mm oraz 2 śmigłowce pokładowe. Załoga, bez pokładowej grupy lotniczej, liczy 187 marynarzy i oficerów.

Nowy niszczyciel „170” typu 054C po wcieleniu do służby.

Modernizacja polegająca na dodatkowym zamontowaniu pionowej VLS Mk-41 ma objąć jedynie 4 ostatnie okręty serii. Prototypowa *Adelaide* i *Canberra*, których wycofanie ze służby przewidziano na lata 2007-2008, ze względów oszczędnościowych nie będą już modernizowane.

Wycofywanie patrolowców

Dowództwo marynarki wojennej Australii – RAN ogłosiło plan wycofania ze służby w okresie między 24 sierpnia 2004 (*Warmambool*) a 15 stycznia 2007 roku (*Gladstone*) 15 patrolowców typu *Fremantle*. Jednostki zostały zbudowane w latach 1979-1984 w stocznich brytyjskich i australijskich. Ich wyporność standardowa wynosi 200 t, a pełna 230 t przy długości 42 m, szerokości 7,2 m i zanurzeniu 1,8 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne MTU o łącznej mocy 7200 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 30 węzłów. Zasięg 1450 Mm/28 węzłach oraz 4000 Mm/8 węzłach. Uzbrojenie 1 działko kal. 40 mm L/60 Bofors, 2 wkm-y kal. 12,7mm oraz 1 moździerz kal. 81 mm. Załoga liczy 24 ludzi, w tym 4 oficerów.

Sprzedaż trałowców

Równocześnie zapowiedziano sprzedaż w najbliższym czasie do jednego z państw nad Zatoką Perską 2 znajdujących się aktualnie w rezerwie trałowców przybrzeżnych typu *Bay* – M 80 *Rushcutter* oraz M 81 *Shallwater*. Jednostki te zbudowane w latach 1984-1987 są katamaranami o kadłubach wykonanych z tworzyw sztucznych. Ich wyporność standardowa wynosi, a pełna 170 t przy wymiarach 31 x 9 x 1,9 m. Napęd stanowią silniki wysokoprężne, które zapewniają maksymalną prędkość 10 węzłów, zasięg przy tej prędkości wynosi

1200 Mm. Uzbrojenie składa się z 2 wkm-ów kal. 12,7 mm, a załoga liczy 13 ludzi, w tym 2 oficerów.

CHINY

Niszczyciel „170” w służbie

Oficjalnie został wcielony do służby niszczyciel rakietowy typu 052C o numerze burtowym „170”. Jest to prototypowa jednostka nowej serii (patrz więcej „OW” nr 62). Ich największym novum jest zastosowanie pionowych wyrzutni rakiet przeciwlotniczych oraz bocznych anten radarów z siatką fazowaną, podobnych do amerykańskich SPY-1 systemu AEGIS. Na próbach morskich znajduje się kolejny niszczyciel tego typu, trzeci w budowie na pochylni.

Nowy okręt podwodny

Źródła amerykańskiego wywiadu podają, że wiosną 2004 roku,

podstawowym chińskim producentem klasycznych okrętów podwodnych, na jej pochylniach powstawały wcześniej jednostki typów 033 (*Romeo*), 033G (*Wuhan-A*), 035 (*Ming*) oraz 039/A (*Song*). Właśnie ten ostatni typ wraz z rosyjskim typem *Kilo* (proj. 636) dostarczany od lat do Chin, posłużył za podstawę prac projektowych nowej jednostki. *Yuan* zewnętrznie do tego stopnia przypomina kropłowy kształt swego rosyjskiego pierwowzoru, że mógłby nawet uchodzić za jeden z jego wariantów.

Nieoficjalne informacje mówią, że jako napęd główny dla nowej jednostki mają zostać zastosowane silniki wysokoprężne typu MTU 16V-396, produkowane na niemieckiej licencji przez zakłady w Shanxi, identyczne z montowanymi na okrętach podwodnych typ



Pierwsza fotografia nowego chińskiego okrętu podwodnego typu *Yuan* wykonana krótko po wodowaniu.

fot. Internet

zapewne w maju, w chińskiej stoczni Wuhan wodowano okręt podwodny z napędem klasycznym nowego typu określanego jako *Yuan*. Jest to zapewne prototypowa jednostka serii, do budowy której przystąpiono w drugiej połowie 2003 roku. Stocznia Wuhan jest

212 powstających w stocznich RFN-u. Z drugiej strony spotyka się również informację, że jednostka typu *Yuan* ma być wyposażona w AIP (Air Independent Propulsion) czyli system napędowy pracujący bez zasilania powietrzem atmosferycznym.

fot. Internet



Podstawowe uzbrojenie jednostki ma składać się z samonaprowadzających się torped oraz rakietowych pocisków przeciwokrętowych wyrzucanych w zanurzeniu typu YJ-8 (C-801). Okręt ma być także przystosowany do używania rosyjskich kierowanych przewodowo torped TEST-71MK, samonaprowadzających 53-65KE oraz naddźwiękowych przeciwokrętowych pocisków rakietowych 3M-54E Club. Przewidywane jest wyposażenie nowego okrętu podwodnego w rozbudowaną i różnorodną elektronikę, obejmującą między innymi cyfrowy system przetwarzania informacji bojowych i dowodzenia, radary, laserowy dalmierz oraz kamery termalną i na podczerwień.

HOLANDIA

Nowy hydrograf

Wiosną 2004 roku próby morskie przeprowadzał nowy okręt pomiarowo-hydrograficzny *Luymes*, który wraz z bliźniaczą jednostką *Snellius* ma zastąpić stare, bo już prawie trzydziestoletnie *Tydeman* (A 906, 2977 t, 90,2 x 14,4 x 4,8 m, załoga 62 ludzi) oraz *Bysskes* (A 904, 1025 t, 58,8 x 11,1 x 3,7 m, załoga 43 ludzi). Nowe jednostki hydrograficzne zostały zamówione w roku 2000 za kwotę 46 mln USD w stoczni Damen-Royal Schelde we Vlissingen, z tym jednak, że ze względów oszczędnościowych kadłuby zostały wykonane w stoczni w Rumunii, a następnie przeholowane do Holandii, gdzie przeprowadzono prace wykończeniowe. Wyporność jednostek hydrograficznych wynosi 1850 t przy długości kadłuba 75 m, szerokości 12,8 m i zanurzeniu 4 m. Napęd diesel-elektryczny, prędkość i zasięg nieznany. Załoga liczy 12 marynarzy i oficerów + 6 hydrografów (maksymalna liczba miejsc 42).

KUWEJT

Rozbudowa Straży Wybrzeża

Od początku lat dziewięćdziesiątych straż wybrzeża emiratu odbudowuje swój potencjał dzięki zamówieniom nowych jednostek patrolowo-pościgowych w stocznich europejskich. Obecnie trwają dostawy dużej serii szybkich patrolowców projektu FPB 115, opracowanych przez francuską firmę



Kuwejcki patrolowiec *Subahi* (P 308).

fol. Bernard Prézelin

OCEA z Saint Nazaire, które zamówiono w grudniu 2002 r. W sierpniu i grudniu 2003 r. wcielono do służby kutry *Subahi* (P 308) i *Jaberi* (P 309), a w lutym 2004 r. kuter *Saad* (P 310). Do lipca 2006 r. ma być ukończonych dalszych siedem jednostek, dla których zarezerwowano już numery burtowe od P 311 do P 317.

Jednostki typu *Subahi* stanowią nieco powiększoną i zmodernizowaną wersję trzech patrolowców typu *Al Shaheed* (P 305 – P 307), należących do projektu FPB 110 i zbudowanych w latach 1997-2001 przez tą samą stocznię OCEA. Patrolowce projektu FPB 115 mają gładki, wysoki kadłub o wymiarach 35,20 (29,85 na K LW) x 6,80 x 1,25 m i wypierają maksymalnie 115 ton wody. Wyposażono je w nowoczesny układ napędowy klasy „diesels plus waterjets”, który obejmuje 2 silniki wysokoprężne MTU 12V 4000 M70 o łącznej mocy 3380 kW i dwa pędniki strugowodne Lips. Umożliwia on osiągnięcie prędkości maksymalnej rzędu 30 węzłów i zasięg pływania 500 Mm przy 20 węzłach.

Symboliczne raczej uzbrojenie obejmuje trzy wielkalibrowe karabiny maszynowe Browning/FN M2 HQCB kal. 12,7 mm, zamontowane na stałych, rurowych cokółkach na pokładzie dziobowym i pokładzie namiarowym nadbudówki. Systemy elektroniczne dozoru i ostrzegania to dwa radary Racal-Decca, prawdopodobnie modelu 40 V 90 oraz C 252/8 a także głowica optroniczna pracująca w podczerwieni. Stałą załogę kutrów zwiększono przy tym z 11 do 16 oficerów i marynarzy.

MEKSYK

Zakup w Izraelu

W dniu 20 lipca br. opuściły izraelską Hajfę 2 meksykańskie patrolowce *Huracan* (A-301) oraz *Tor-*

menta (A-302), kierując się do hiszpańskiego portu Cartagena, do którego dotarły 26 lipca br. W Cartagenie jednostki przygotowały się do pokonania Atlantyku trasą przez Wyspy Zielonego Przylądka. Ich przybycie do celu, którym jest Veracruz oczekiwane jest w dniu 20 sierpnia 2004 roku, wówczas też jednostki oficjalnie

ku 1980 w Israel Shipyard w Hajfie. Ich wyporność wynosi 500 t przy długości kadłuba 61,7 m, szerokości 7,6 m i zanurzeniu 2,8 m. Napęd stanowią 4 silniki wysoko- i niskoprężne MTU o łącznej mocy 14 000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 31 węzłów (aktualnie 29 węzłów). Zasięg 1500 Mm przy prędkości maksymalnej oraz 4000 Mm przy 17 węzłach. Pierwotne uzbrojenie obejmowało 4 pociski rakietowe RGM-84C „Harpoon”, 4 pociski rakietowe „Gabriel-II”, 1 działko kal. 20 mm Mk 15 „Phalanx”, 2 działka kal. 20 mm L/70 Oerlikon, 4 wkm-y kal. 12,7 mm oraz lekki śmigłowiec pokładowy. Załoga 53 marynarzy i oficerów.

Przed sprzedażą jednostek do Meksyku z ich pokładów zde-



Patrolowiec *Tormenta* w okolicach hiszpańskiej Kartageny w trakcie rejsu do Meksyku.

fol. Diego Q. Carmona

podniosą banderę wojenną w obecności prezydenta Meksyku Vincente Foxa. Trasę przez Atlantyk oba okręty eskortowane przez *Huracano* (AMP-01) mają pokonać obsadzone cywilnymi załogami i pod banderą handlową.

Huracan i *Tormenta* to eks-izraelskie kutry rakietowe typu *Saar 4.5* – *Aliyah* i *Geoula*, zbudowane w ro-

montowano w Hajfie wyrzutnie rakiet „Harpoon” oraz zamocowany na szczycie masztu TACAN.

NORWEGIA

Pierwszy AEGIS zwodowany

W dniu 3 czerwca 2004 roku w hiszpańskiej stoczni Izar Ferrol w Ferrolu odbyło się z udziałem ministra obrony Królestwa Norwegii

Kadłub norweskiej fregaty *Fridtjof Nansen* po wodowaniu. fol. Izar



pani Kristin Krohn Devold wodowania pierwszej z serii 5 nowych fregat typu F-310 dla norweskiej marynarki wojennej noszącej nazwę *Fridtjof Nansen*. W chwili wodowania dzięki zastosowaniu modularnego systemu budowy jednostka była ukończona w 70%. Wejście fregaty do służby przewidywane jest na wrzesień 2005 roku.

Hiszpańska stocznia uzyskała w 2000 zamówienie na budowę w terminie do 2009 roku 5 nowych fregat dla Norwegii w wyniku wygrania w silnej konkurencji międzynarodowego przetargu. Budowa podzielona jest między macierzystą stocznię w Ferrolu i stocznie norweskie, w których pod nadzorem hiszpańskich techników przygotowywane są segmenty dziobowe i rufowe. Dwie ostatnie fregaty serii

na inna flota świata. Radar SPY-1F jest zminiaturyzowaną wersją wielofunkcyjnego radaru Lockheed Martin AN/SPY-1D, który zapewnia bezpieczeństwo morskie, obronę plot. oraz obronę przeciwrakietową.

PAKISTAN

Budowa fregat

W kwietniu 2004 roku dowódca marynarki wojennej Pakistanu adm. Shahid Karimullah poinformował oficjalnie, że w czerwcu bieżącego roku ma zostać po ostatecznych uzgodnieniach podpisany z ChRL kontrakt na dostawę serii 4 nowoczesnych fregat typu F22p. Warunki kontraktu przewidują, że 2 pierwsze okręty serii zostaną zbudowane w stocznich chińskich, zaś pozostałe 2 już w Pakistanie. Wspomniane fregaty mają wzmocnić potencjał bojowy pakistańskiej floty i stanowić odpowiedź na stały wzrost indyjskich zbrojeń morskich.

REP. PŁD. AFRYKI

Wodowanie S 101

W dniu 15 czerwca 2004 roku z pochylni stoczni Howaldtswerke-Deutsche Werft AG w Kilonii spłynął na wodę pierwszy z serii 3 nowych okrętów podwodnych typu 209/1400 budowanych na zamówienie Republiki Afryki Południowej, oznaczony numerem taktycznym S 101. Równocześnie w tym samym dniu została przejęta przez południowoafrykańską załogę ostatnia, czwarta korweta typu MEKO A-200 o nazwie *Mendi*. Budowa korwet prowadzona była od roku 1999 przez międzynarodowe konsorcjum ESACC (European South African Corvette Consortium) w którym uczestniczyły między innymi 2 niemieckie stocznie, a mianowicie HWD – Howaldtswerke-Deutsche Werft AG z Kilonii oraz Blohm & Voss GmbH z Hamburga. W drugiej stoczni powstały korwety *Amatola* i *Spioenkop*, zaś w pierwszej korwety *Isandlwana* oraz *Mendi*.

STANY ZJED. A.P.

Prace nad LCS

Koncern Lockheed Martin otrzymał kontrakt na opracowanie ostatecznego projektu okrętu nowej klasy określanej jako Littoral Combat Ship (LCS) [pol. przybrzeżna jednostka bojowa], który ma zrewolu-

cjonizować działania morskie na wodach przybrzeżnych. Wart 423 mln USD kontrakt zawiera opcję na budowę dwóch prototypów „Flight 0”. Nowe jednostki mają być szybkie o dobrych właściwościach manewrowych, małym zanurzeniu oraz szerokim wachlarzem wariantów uzbrojenia pozwalającym na realizowanie różnorodnych zadań bojowych. Koncern Lockheed Martin w zakresie prac nad nową jednostką współpracuje z firmą projektową Gibbs & Cox oraz stoczniami Bollinger Shipyard i Marinette Marine. W pracach uczestniczą również firmy międzynarodowe, w tym hiszpański IZAR. O ile prace projektowe przebiegać będą bez przeszkód, Marinette Marine przystąpi do budowy prototypu LCS już w styczniu 2005, a Bollinger Shipyard w 2006. Pierwszy egzemplarz LCS „Flight 1” ma zasilić U. S. Navy w roku 2007.

WŁOCHY

Wodowanie *Cavour*

W dniu 20 lipca 2004 roku w stoczni Fincantieri di Riva w obecności prezydenta Włoch, ministra obrony oraz dowódcy marynarki wojennej został wodowany lotniskowiec o nazwie *Cavour*. Stępkę pod budowę jednostki, noszącej wówczas nazwę *Andrea Doria* położono 17 stycznia 2001 roku, zaś wejście okrętu do służby przewidywane jest na rok 2007.

Cavour jest największym okrętem wojennym zbudowanym w stocznich włoskich od czasu zakończenia II wojny światowej, je-

go wyporność standardowa wynosi 22 290 t, zaś pełna 26 660 t przy długości całkowitej 234,4 m, szerokości 39,0 m i zanurzeniu 7,4/8,7 m. Napęd w systemie CO-DLOC stanowią 4 turbiny gazowe o łącznej mocy 118 000 KM, które zapewniają maksymalną prędkość 29 węzłów oraz 2 zestawy diesel-elektryczne o łącznej mocy 4400 kW dla prędkości ekonomicznej 9 węzłów.

Uzbrojenie lotnicze ma obejmować 8 samolotów pionowego startu i lądowania AV-8B „Harrier”, a docelowo również amerykańskich JSF względnie 12 śmigłowców EH. 101 „Merlin” lub też kombinację obu rodzajów maszyn. Obronę plot zapewniają 4 osmoprowadnicowe wyrzutnie Sylver z pasem 132 rakiet plot. „Aster-15”, a także 2 uniwersalne działa kal. 76 mm L/62 OTOBreda SuperRapid i 3 pojedyncze działa plot. kal. 25 mm L/87 Oerlikon-OTOBreda KBA, a do zwalczania zagrożenia podwodnego służą 4 wyrzutnie torped pop kal. 324 mm.

Załoga ma liczyć 842 marynarzy i oficerów, w tym grupa lotnicza 211 ludzi. Okręt będzie mógł również przewozić 360, a maksymalnie 450 żołnierzy z uzbrojeniem i wyposażeniem, którzy będą dysponowali 2 barkami desantowymi typu LCM (8) względnie 4 typu LCM (6).

Przewidywany wstępnie koszt budowy lotniskowca *Cavour* ma wynieść wstępnie około 854 mln USD, bez systemu rakietowego i wyposażenia pokładowej grupy lotniczej.

Kadłub lotniskowca *Cavour* spływający z pochylni stoczni Fincantieri. Później okręt otrzyma brakującą część dziobową. fot. Fincantieri

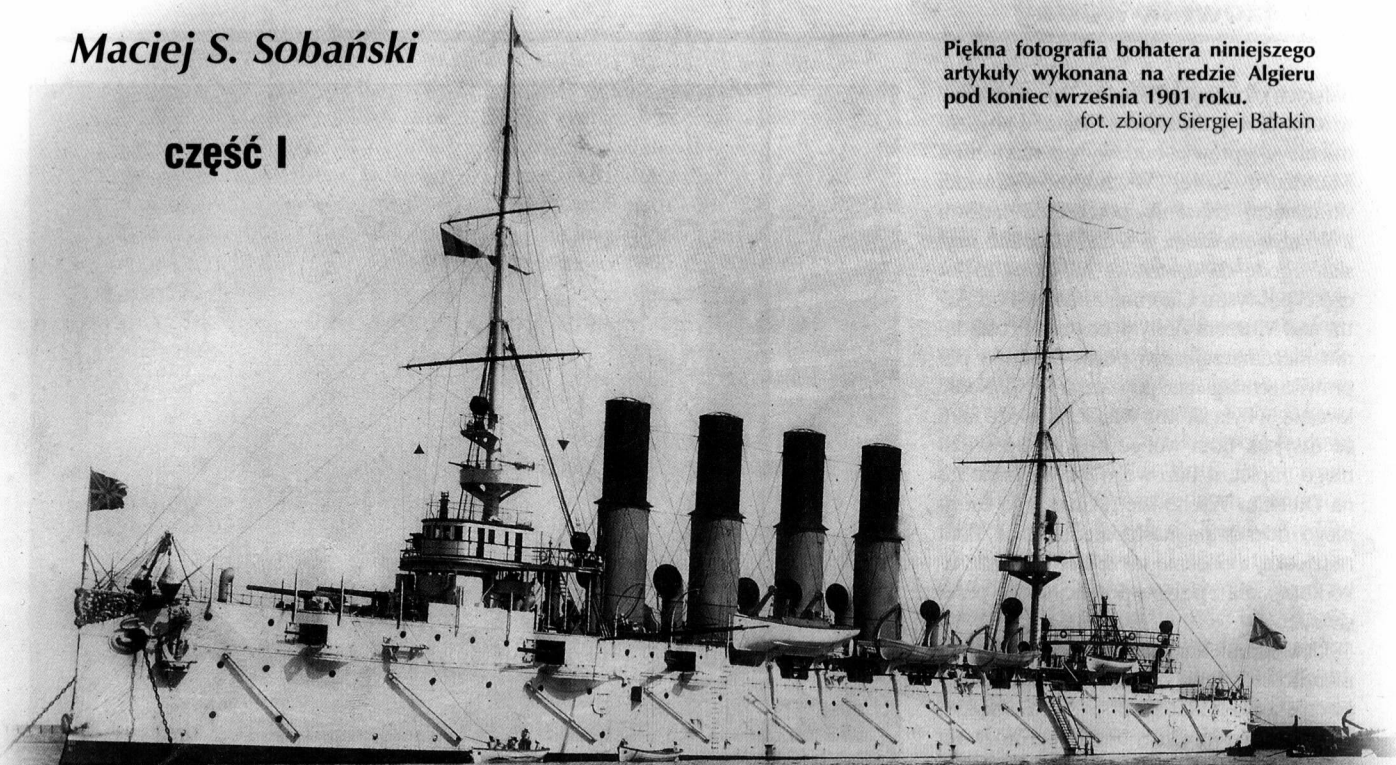


Południowoafrykański okręt podwodny S 101 w trakcie ceremonii wodowania.

fot. „Soldat und Technik”

mają zostać zbudowane już w Norwegii, zaś stocznia IZAR dostarczy do nich środkowe segmenty kadłuba. Bezpośrednio po wodowaniu *Fridtjof Nansen* przystąpiono do budowy drugiej fregaty F-311 *Roald Amundsen*, która ma zejść z pochylni w kwietniu 2005, a zasilić flotę w 2006 roku.

Norweskie fregaty typu F-310 należą do najnowocześniejszych jednostek tej klasy, jakie powstają aktualnie w stocznich świata. Przy pracach zastosowano najnowsze wysoko zaawansowane technologie oraz wykorzystano system bojowy AEGIS. Okręty te są pierwszymi jednostkami tej wielkości na których zastosowano radar Lockheed Martin SPY-1F, jakim nie dysponuje obecnie jeszcze żad-



Wariag kążownik opiewany w pieśni

Są okręty, które nie tylko trafiły na karty historii, ale były także opiewane w pieśniach. Jedną z takich jednostek jest niewątpliwie bohater bitwy pod Czemułpo w roku 1904 rosyjski krążownik *Wariag*.

Ziemie nad brzegami Oceanu Spokojnego zaczęły intrzygować Rosjan praktycznie już od połowy XVII wieku, gdy w tym kierunku wyruszyły pierwsze wyprawy syberyjskich Kozaków z Tomska i Jakucka. Już w roku 1639 Iwan J. Moskwitin zdołał osiągnąć brzeg Morza Ochockiego w rejonie ujścia rzeki Uli by w następnym 1640 dotrzeć aż do ujścia Amuru. Jednak tym, który zapisał się najbardziej w historii był Siemion I. Dieżniew odkrywca we wrześniu 1648 roku cieśniny oddzielającej kontynent azjatycki od amerykańskiego. Wyprawy nasiliły się w czasach panowania cara Piotra I, który przywiązywał wiele uwagi rozszerzeniu ziem pod berłem Romanowów. Przedmiotem szczególnej uwagi była Kamczatka, zaś jedna z wypraw, kierowana przez Witusa Beringa doprowadziła do potwierdzenia istnienia cieśniny oddzielającej Azję od Ameryki, która od tej pory znana jest właśnie pod nazwą Cieśniny Beringa. W roku 1740 założono Pietropawłowsk Kamczacki, a latem 1800 w Ochocku zaczęto formowanie Flotyli Ochockiej, pierwszego stałego rosyjskiego zespołu okrętów na wo-

dach północnego Pacyfiku¹. W roku 1805 dalekowschodnie wybrzeże było przedmiotem badań Iwana F. Kruzensterna na pokładzie szlupa *Nadieżda* w czasie jego rejsu dookoła świata.

W latach czterdziestych XIX wieku rosyjskie okręty działały już systematycznie na tym akwenie. Bogate wody Morza Ochockiego były przedmiotem zainteresowania Brytyjczyków i Amerykanów, chętnych do pozyskiwania tamtejszych zasobów naturalnych, co tylko zwiększyło symboliczne dotąd rosyjskie zaangażowanie militarne. O tym, że zabiegi te były nader skuteczne już wkrótce miała przekonać się na własnej skórze anglo-francuska eskadra, która w sierpniu roku 1854 w czasie Wojny Krymskiej zaatakowała Pietropawłowsk na Kamczatce. Mimo przewagi w ludziach i artylerii aliancki desant nie zdołał zdobyć miasta i został zepchnięty do morza. Również działania podjęte przez aliantów przeciwko słabej flocie rosyjskiej w następnym 1855 roku nie przyniosły praktycznie żadnych sukcesów².

Zakończenie Wojny Krymskiej spowodowało wzrost rosyjskiego zainteresowania ziemiami nad Pacyfikiem. W końcu 1856 została utworzona Primorska Obszar Wschodniej Syberii, a równocześnie dotychczasową Flotyllę Ochocką zastąpiono

Flotyllą Syberyjską, której bazą stał się Niokolajewsk nad Amurem. Siły Flotyli wzmacniano systematycznie, głównie przelicując na Pacyfik okręty Floty Bałtyckiej, ale także budując nowe jednostki w miejscowych warsztatach.

W roku 1860 założono Władywostok nad Zatoką Złoty Róg, zrazu jako punkt umocniony, ale już od 1862 jako port do którego w 1871 przeniosła się baza Flotyli Syberyjskiej. Wkrótce Władywostok stał się miastem i twierdzą przeznaczoną na główną bazę rosyjskiej floty operującej na Oceanie Spokojnym.

Pod koniec XIX wieku sytuacja polityczno-militarna na Dalekim Wschodzie znacznie się skomplikowała, bowiem do udziału w rywalizacji oprócz państw europejskich – Anglii i Francji, Rosji oraz Stanów Zjednoczonych przyłączyła się również Japonia. Zwłaszcza rosnące zagrożenie ze strony tej ostatniej, która dodajmy pokonała w latach 1894-1895 Chiny³ zmusiła Rosję do kolejnego wzmocnienia swych sił na Dalekim Wschodzie drogą przerzucenia na Pacyfik

1. wg *Krasnozamiennyj Tichookiejskij Flot*, pod red. S. J. Zacharowa, Moskwa 1981.

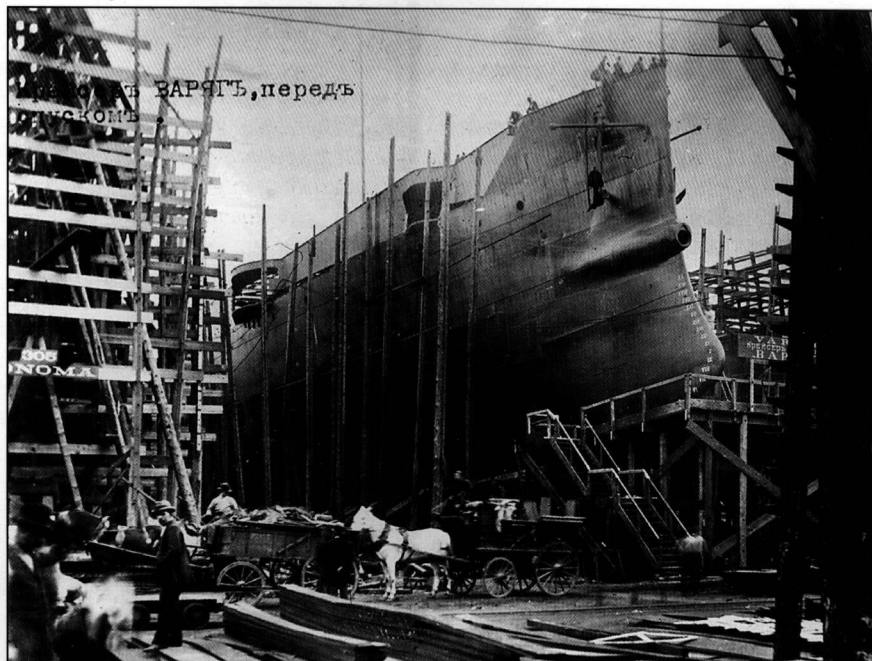
2. wg Gozdawa-Golebiowski J., *Od wojny Krymskiej do Bałkańskiej*, Gdańsk 1984.

3. szerzej patrz Olender P., *Wojna japońsko-chińska na morzu*, Warszawa 1997.

dalszych okrętów z Bałtyku. Równocześnie w roku 1896 podpisano z Chinami porozumienie w sprawie budowy na terytorium Mandżurii Kolei Wschodnio-Chińskiej skracającej znacznie połączenie lądowe z Władywostokiem, a w 1898 zdołało uzyskać zgodę na dzierżawę na okres 25 lat części półwyspu Liautung z bazą w Port Artur nad Morzem Żółtym, co dzięki posiadaniu niezamarzającego portu znacznie poprawiło strategiczne położenie Rosji. Na ile kwestia ta była istotna świadczyć może fakt, że rosyjska flota wobec braku odpowiedniego zaplecza bazowego i remontowego na Dalekim Wschodzie (skutki tego ostatniego odczuwała następnie również flota radziecka, a obecnie także rosyjska) szeroko korzystała z portów potencjalnego przeciwnika.

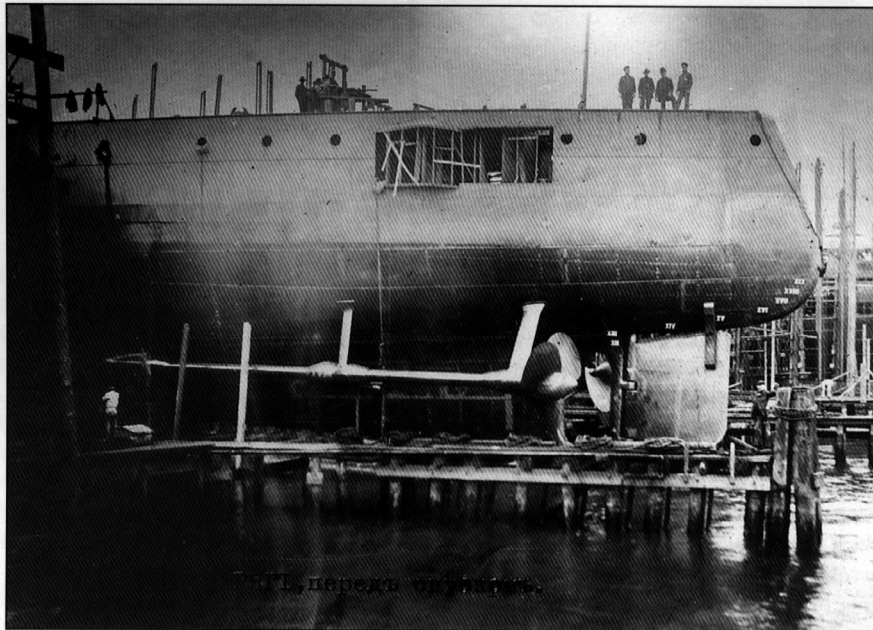
Uświadomienie sobie przez Rosjan konieczności istotnego wzmocnienia własnego dalekowschodniego potencjału morskiego przypadło na okres burzliwego rozwoju techniki wojennej i taktyki floty, które spowodowały potrzebę budowy coraz nowocześniejszych okrętów, zdolnych do działań zarówno w ramach zespołów pancerników, stanowiących wówczas trzon sił, jak i samodzielnie, tym bardziej, że zbrojąca się Japonia rozbudowywała swoją marynarkę wojenną, korzystając z pomocy najlepszych ówczesnych stoczní, którymi były zakłady brytyjskie. Czynnikiem, który dodatkowo jeszcze komplikował sytuację był relatywnie niewielki potencjał wytwórczy rosyjskich stoczní, co przy wiecznych brakach w kasie Imperium skutecznie uniemożliwiała rozbudowę sił morskich na Bałtyku i Oceanie Spokojnym.

W dniu 12 grudnia 1897 roku w Sankt Petersburgu zebranie admirałów rosyjskiej floty pod kierownictwem Ministra Marynarki Wojennej wiceadm. P. P. Tyrtowa, rozpatrywał kwestię wzmocnienia nowobudowanymi okrętami sił morskich na Dalekim Wschodzie w związku ze stale pogarszającymi się relacjami międzynarodowymi w tym rejonie, stanowiącymi realne zagrożenie konfliktu zbrojnego. Pierwszą konkluzją zebrania było skoncentrowanie rosyjskich wysiłków jedynie na potrzebach Dalekiego Wschodu z pozostawieniem na uboczu ewentualnych potrzeb na Bałtyku. Ustalono ponad to, że do czasu zakończenia przez Japonię realizowanego programu rozbudowy swej floty, co miało nastąpić do roku 1903, Rosja winna posiadać na tych wodach 10 pancerników, 4 krążowniki pancerne, 10 krążowników rozpoznawczych (pancernopokładowych) o wyporności w przedziale 5000-6000 t oraz 10 nieopancerzonych krążowników rozpoznawczych o wyporności 2000-2500 t⁴. Ustalenia zebrania zostały następnie rozpatrywane



Kadłub krążownika na pochylni stoczni Crampa.

fot. zbiory Siergiej Bałakin



przez komisję, którą kierował głównodowodzący floty gen-adm. wielki książę Aleksiej Aleksandrowicz, który prezentował inny pogląd w kwestii konieczności wzmocnienia zespołu sił floty nieopancerzonymi krążownikami rozpoznawczymi, uważając, że w ich miejsce lepiej zbudować dodatkowe 1-2 pancerniki. Ostatecznie uzgodniono jednak, że flota dalekowschodnia otrzyma łącznie 20 krążowników rozpoznawczych, co pozwoli na uzyskanie w tej kategorii jednostek przewagi nad Japonią.

W sumie więc „Program rozbudowy floty dla potrzeb Dalekiego Wschodu” z roku 1898 zatwierdzony przez cara Mikołaja II do realizacji, przewidywał z uwzględnieniem jednostek realizowanych już w ramach Programu z roku 1895, budowę dal-

szych 5 pancerników, 6 dużych i 10 małych krążowników rozpoznawczych⁵, za niebagatelną kwotę 90 mln. rubli.

Bezpośrednio po zatwierdzeniu Programu Morski Komitet Techniczny (MTK) kierowany przez wiceadm. I. M. Dikowa, otrzymał zadanie opracowania założeń projektowych dla nowych okrętów. Założenia te posłużyły w kwietniu 1898 roku za podstawę ogłoszonego przez MTK konkursu na projekt i budowę nowych okrętów przez stocznie rosyjskie i zagraniczne. Dla dużych pancernopokładowych krążowników rozpoznawczych przyjęto w założe-

4. wg Krestianinow W. J., *Krejsera Rossijskogo Impieratorskogo flota 1855-1917*, cz. I, Sankt Petersburg 2003.

5. wg Krestianinow W. J., *Krejsera...*

niach wyporność 6000 t, maksymalną prędkość 23 węzły oraz zasięg 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów. Uzbrojenie krążowników miało składać się z 12 dział kal. 152 mm, 12 dział kal. 75 mm 6 dział kal. 47 mm oraz 6 wyrzutni torpedowych.

W rozstrzygniętym w sierpniu 1898 roku konkursie w którym udział wzięło 8 stoczní, wśród których znalazła się zaledwie 1 rosyjska – Newskij Zawod, zwyciężyły projekty krążowników zgłoszone przez niemieckie stocznie – AG „Vulcan” w Szczecinie oraz „Krupp-Germania” w Kilonii. Obie wspomniane stocznie uzyskały rosyjskie zamówienia na wykonanie pojedynczych okrętów, którym nadano nazwy odpowiednio Bogatyr i Askold. Zakupione za granicą okręty miały stanowić prototypy dla ewentualnego późniejszego podjęcia ich budowy w Rosji.

Jednak jeszcze przed nie tylko rozstrzygnięciem, ale nawet samym ogłoszeniem przez MTK konkursu, zawarta została umowa na budowę pierwszego z trzech dużych krążowników rozpoznawczych. Wiosną 1898 roku do Sankt Petersburga przybył Charles Cramp, nader dynamiczny i przebojowy szef oraz współwłaściciel znanej amerykańskiej stoczni „The William Cramp & Sons. Ship & Engine Building

Co.” z Filadelfii w stanie Pensylwania, dzięki swym zabiegom zdołał skutecznie ubiec wszystkich „potencjalnych konkurentów i doprowadzić do zawarcia już w dniu 11 kwietnia 1898 roku kontraktu opiewającego na budowę pancernika oraz krążownika o wyporności 6000 t⁶. Wspomniany kontrakt, którego sygnatariuszem ze strony rosyjskiej był wiceadm. W. P. Wierchowski, szef GUKiS, wszedł w życie po zatwierdzeniu przez monarchę, 20 kwietnia 1898. Na podstawie umowy powstał pancernik Retwizan oraz krążownik, który w dniu 11 stycznia 1899 otrzymał nazwę *Wariag* dla upamiętnienia żaglowo-śrubowej korwety, uczestniczącej w tzw. „Ekspedycji amerykańskiej” w roku 1864.

Kontrakt przewidywał budowę krążownika w terminie 20 miesięcy od daty przybycia do stoczni rosyjskiej komisji nadzorczej za cenę 2 123 000 USD (4 233 240 rubli)⁷. Zawarty w dużym pośpiechu kontrakt nie precyzował niestety w dostatecznym stopniu wielu szczegółów technicznych konstrukcji, które strony umowy miały ustalać bezpośrednio w procesie budowy, co stało się niestety przyczyną licznych i kosztownych sporów.

Na czele komisji nadzorczej, która miała w stoczni w Filadelfii bezpośrednio pilotować budowę krążownika o numerze stocz-

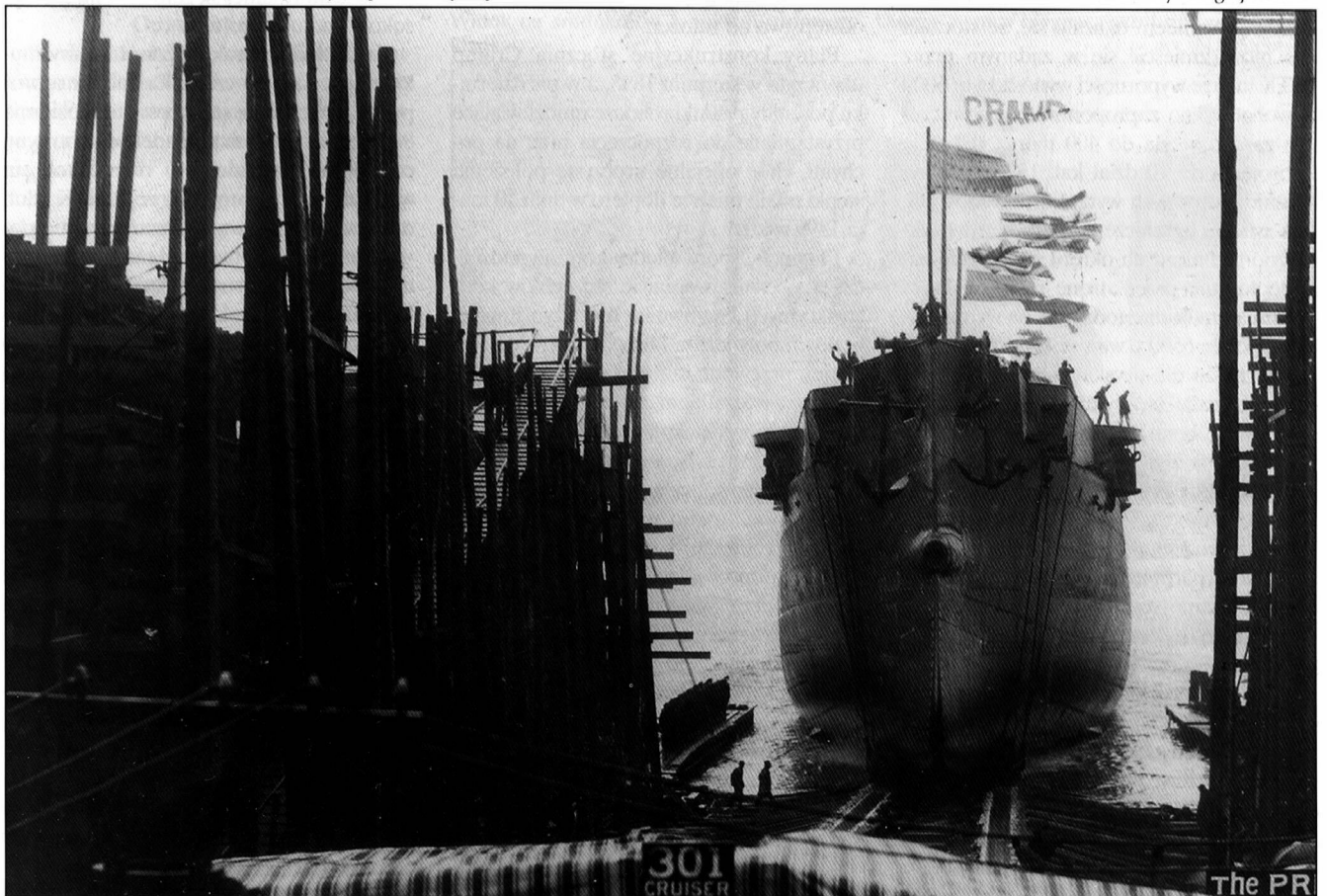
niowym 301, stanął kpt. I rangi (kmdr) Michaił A. Danilewskij, uczestnik wojny rosyjsko-tureckiej lat 1877-1878. W składzie komisji znajdowało się początkowo oprócz przewodniczącego 4, a następnie 6 członków reprezentujących różne specjalności zarówno techniczne jak i morskie. Równocześnie do stoczni Cramp & Sons skierowano na staż 2 rosyjskich inżynierów budownictwa okrętowego, zatrudnionych w stoczních rządowych, którzy po zapoznaniu się z nowoczesnym procesem technologicznym, mieli ewentualnie kierować budową podobnych okrętów w Rosji. Po otrzymaniu 30 maja 1898 niezbędnych pełnomocnictw komisja udała się do Stanów Zjednoczonych, docierając 13 lipca tego roku do Filadelfii. Niemal natychmiast po przyjeździe i podjęciu działalności okazało się, że praca komisji jest znacznie trudniejsza niż mogło by się to teoretycznie wydawać, bowiem pośpiesznie sporządzony kontrakt był szalenie nieprecyzyjny, co więcej jego angielska wersja różniła się istotnie od rosyjskojęzycznej. Stan taki stwarzał szerokie pole do różnic interpretacyjnych, a w konsekwencji wysuwania przez stoczníę no-

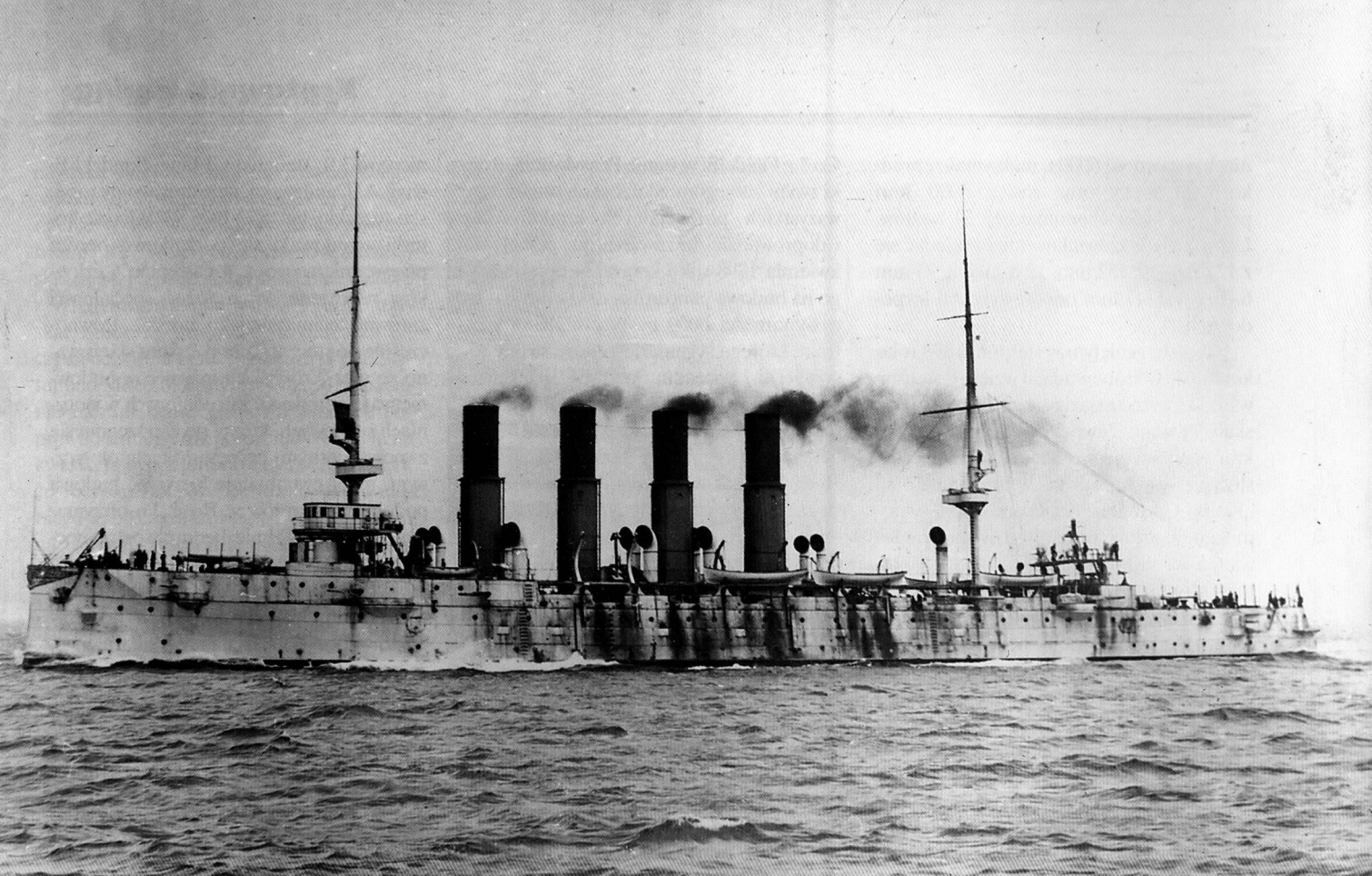
6. wg Mielnikow R. M., *Kreiser „Wariag”*, Leningrad 1975.

7. wg Mielnikow R. M., *Kreiser...*

Kadłub krążownika spływa z pochylni po uroczystej ceremonii chrztu.

fol. zbiory Siergiej Bafakin





Wariag na próbach morskich na Atlantyku w dniu 16 września 1900 roku.

fot. Cramp via Siergiej Bałakin

wych żądań wnoszenia dodatkowych opłat za wykonanie prac o zakresie rzekomo wykraczającym poza ramy umowy.

Już na wstępie prac projektowych nad krążownikiem okazało się, że stocznia nie może zmieścić się w zadanym przez MTK limicie wyporności wynoszącym 6000 t, wobec czego zaproponowała ograniczenie zapasu węgla do 400 t oraz redukcję uzbrojenia do 10 dział kal. 152 mm i wyłączenie nawodnych wyrzutni torpedowych. Tak istotne ograniczenie parametrów taktyczno-technicznych okrętu nie zostało zaakceptowane przez stronę rosyjską, która w zamian musiała zgodzić się na wzrost wyporności do 6500 t. wzrost wyporności spowodował, że dla uzyskania przewidywanej w założeniach maksymalnej prędkości 23 węzłów niezbędne okazało się zwiększenie mocy siłowni z 18 000 do 20 000 KM oraz co istotniejsze zmiana typu stosowanych kotłów parowych. We flocie rosyjskiej tego okresu powszechnie stosowane wodnorurkowe kotły parowe systemu Belleville, tymczasem Cramp stwierdził, że jedynie kotły francuskiego systemu Niclausse mogą zapewnić uzyskanie wymaganej prędkości 23 węzłów bez forsowania. Kotły systemu Niclausse były niewątpliwie lżejsze od dotychczas stosowanych, jednak zdecydowanie bardziej wrażliwe na uszkodzenia, a tym samym nie gwarantujące bezawaryjnej pracy, co niestety potwierdzić miała późniejsza eksploatacja jednostki. Mimo oporu ze strony komisji, władze w Sankt Petersburgu,

wśród których gen-adm. Aleksiej Aleksandrowicz i wiceadm. W. P. Wierchowski, należeli do zwolenników tej „nowinki technicznej”, wyraziły ostatecznie zgodę i na to odstępstwo od założeń.

Plany konstrukcyjne stocznia Cramp ukończyła w sierpniu 1898, a w październiku powstały rysunki robocze umożliwiające przystąpienie do rozpoczęcia prac na pochylni, choć oficjalne uroczyste położenie stępki miało miejsce dopiero w dniu 10 maja 1899 roku.

O tym, że spory między komisją nadzorczą a stocznia w sprawie szczegółów konstrukcyjnych krążownika były czymś nader realnym potwierdza fakt odwołania do Rosji jej przewodniczącego Danilewskiego, którego z początkiem grudnia 1898 zastąpił na tym stanowisku kpt. I rangi (kmdr), z pochodzenia Polak Edward N. Szczęsnowicz późniejszy dowódca pancernika *Retwizan*. Szczęsnowicz mimo rozlicznych kłopotów natury technicznej i organizacyjnej zdołał w końcu doprowadzić do przekazania krążownika przez stocznia stronie rosyjskiej w dniu 22 września 1900 roku, a więc prawie 3 miesiące po terminie ustalonym w kontrakcie.

Opis konstrukcji Kadłub

Ostatecznie normalna wyporność krążownika Wariag wynosiła 6500 t, zaś wyporność z pełnym zapasem węgla sięgającym 1350 t, odpowiednio 7080 t⁸. Długość cał-

kowita kadłuba wynosiła 129,56 m, a jego szerokość (bez grubości poszycia burtowego) 15,85 m. Średnie zanurzenie przy wyporności normalnej sięgało 5,94 m, zaś wysokość kadłuba 10,46 m.

Krążownik charakteryzował się wysmukłym, jak na owe czasy, kadłubem o proporcji długości do szerokości na poziomie 8,1; z zabudowanym pokładem dziobowym, co poprawiało dzielność morską okrętu w warunkach sztormowej żeglugi. Kadłub o klasycznym systemie wiązań poprzeczno-wzdłużnych wykonany był metodą nitowania. Podstawą konstrukcji jednostki była solidna stępka o wysokości 0,91 m, wzrastającej w rejonie śródokręcia do 1,02 m, wykonana z 2 warstw stalowych blach o łącznej grubości 26,5 mm-28 mm. Wysokość dwóch stępek bocznych, znajdujących się w obrębie śródokręcia, wynosiła 0,61 m. Stępka główna zakończona była stewą dziobową i rufową, wykonanymi w formie odlewów z brązu. Do stępki przymocowane były wręgi, odległość między którymi wynosiła 1,22 m. Grubość płyt poszycia kadłuba wahała się od 11 mm do 15 mm. Producentem stali okrętowej była firma Carnegie Steel Co. z Pittsburga, zaś elementów odlewanych American Steel Casting Co.

Na całej długości kadłub *Wariaga* posiadał podwójne dno, w którym mieściły się zbiorniki wody pitnej.

8. wg Mielnikow R. M., *Krejser...*, wyporność krążownika z pełnym zapasem węgla wynosiła 7022 t.

Pokład krążownika pokryty był w całości drewnem – klepką sosnową o grubości 76 mm w rejonie śródkręcia, a 64 mm na pokładzie dziobowym.

Krażownik posiadał 1 klasyczny ster o powierzchni pletwy sterowej 12 m², który poruszać można było za pomocą oporowej i elektrycznej maszyny sterowej oraz w przypadkach awaryjnych ręcznie.

W skład wyposażenia jednostki wchodziły 3 dziobowe kotwice Halla o wadze 4,77 t (2 na prawej, a 1 na lewej burcie) oraz kotwica rufowa o wadze 3,86 t. windy kotwiczne kotwic dziobowych miały napęd parowy, a kotwicy rufowej elektryczny.

Wzorem innych okrętów swojej epoki Wariag został wyposażony w sieci przeciwtorpedowe, które rozpinano na specjalnych wytykach w czasie postoju. Gdy okręt znajdował się w ruchu zwinięte sieci pozostawiały zwinięte na specjalnej półce wzdłuż burt na pokładzie górnego pokładu (w czasie pokoju sieci przechowywano w ładowni).

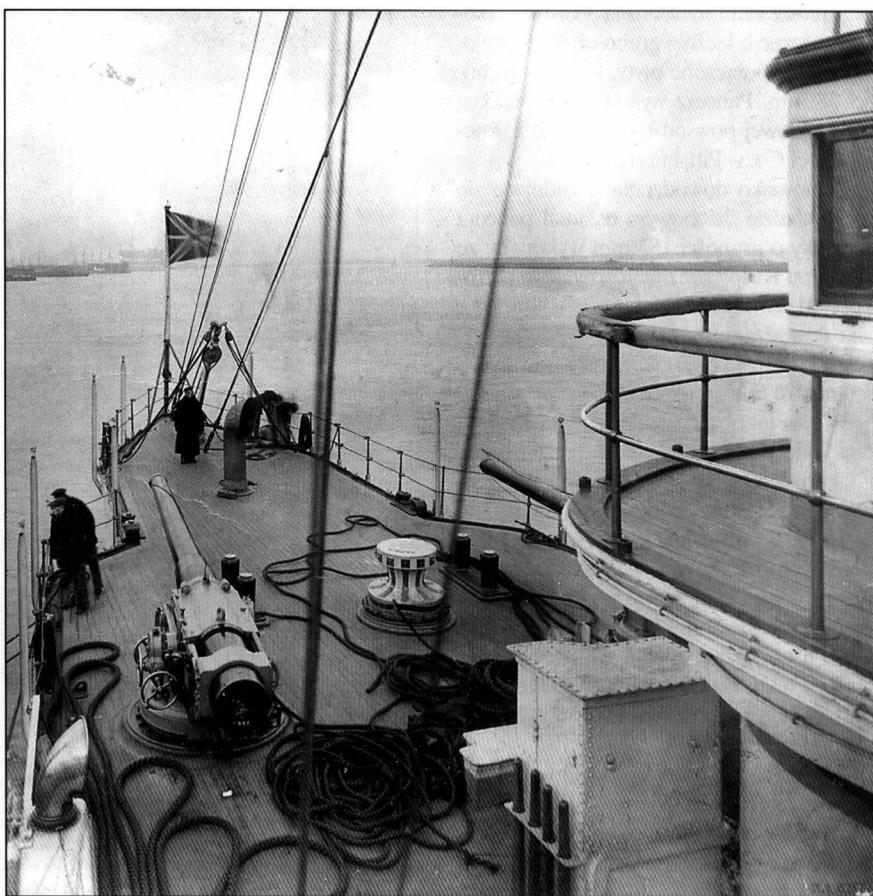
W skład pokładowych środków pływających krążownika wchodziły 2 kutry parowe o długości 12,4 m, 2 barkasy (14 i 16-wiosłowy), 2 kutry 12-wiosłowe, 2 welboty 6-wiosłowe, 2 jole 6-wiosłowe oraz 2 szalupy 4-wiosłowe. Wszystkie pokładowe środki pływające zostały, po raz pierwsze w dziejach rosyjskiej marynarki wojennej, wykonane z ocynkowanej stali.

Opancerzenie

Wariag należał do kategorii krążowników pancernopokładowych, co w największym skrócie oznaczało, że wszystkie żywotne punkty jednostki, takie jak maszynownia, kotłownia, mechanizmy pomocnicze oraz komory amunicyjne, przykryte były od góry swego rodzaju pancernym dachem, który rozciągał się na całej długości okrętu od dziubu do rufy. Przy wysokości kadłuba 10,46 m, pokład pancerny został umieszczony w odległości 6,48 m od podwójnego dna (w osi symetrii okrętu). W obrębie przedziałów maszynowni i kotłowni odległość ta wzrastała do 7,1 m. W przekroju poprzecznym kadłuba pokład pancerny przypominał skorupę, której krawędzi – skosy pancerne o szerokości 3,74 m opadały w dół, dochodząc do wewnętrznej powierzchni burt 1,1 m poniżej konstrukcyjnej linii wodnej krążownika.

W poziomym pokładzie pancernym znajdowały się otwory zabezpieczone pancernymi osłonami o grubości równej samemu pancerzowi czyli 38,1 mm. Były to luk świetlika maszynowni, wyprowadzenia przewodów kominowych, szyby komunikacyjne oraz łączące komory amunicyjne ze stanowiskami dział.

Łączna grubość pokładu pancernego, który tworzyły dwie połączone płyty, każda

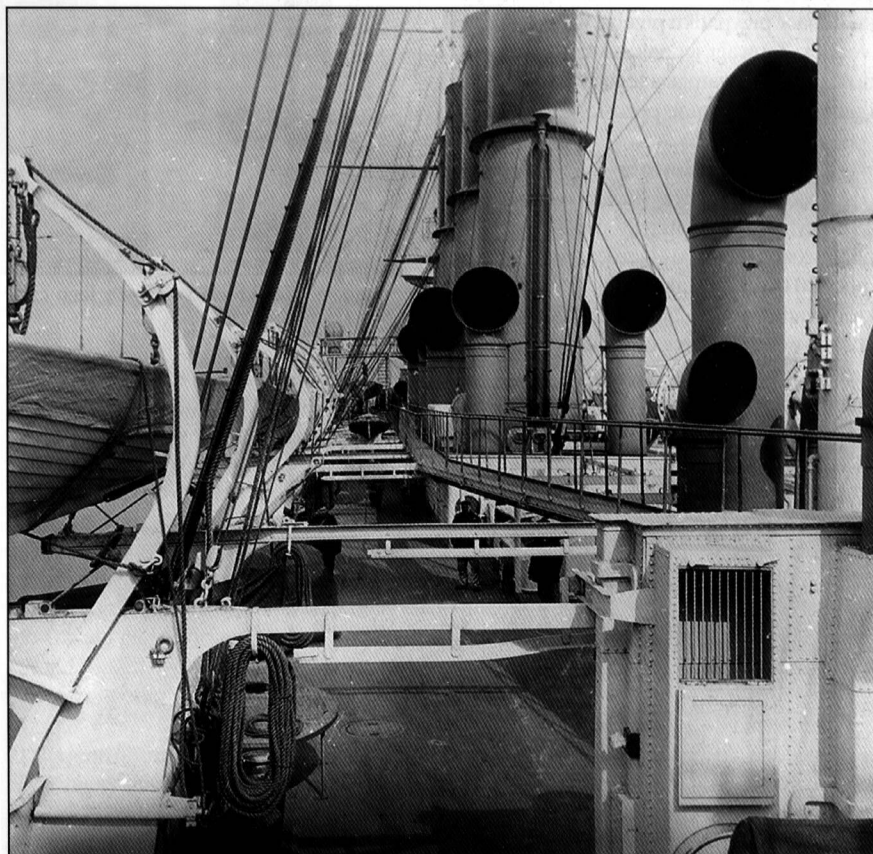


Widok z noku mostka na pokład dziobowy.

fol. N.L. Stebbins

Widok na śródkręcie z pokładu rufowego. Uwagę zwraca biegnąca wzdłuż nawiewników kładka.

fol. N.L. Stebbins



o grubości 19 mm, wynosiła 38,1 mm. Skosy pancerne o łącznej grubości 76 mm tworzyły dwie połączone płyty, każda o grubości 38 mm. Pancerz wykonany z miękkiej stali niklowej powstał w zakładach Carnegie Steel Co. w Pittsburgu.

Stanowisko dowodzenia, znajdujące się na pokładzie dziobowym osłaniał pancerz pionowy o grubości 152 mm wykonany ze stali typu Krupp oraz pancerny dach o grubości 31,8 mm wykonany z brązu. Stanowisko dowodzenia łączyła z pokładem pancernym rura komunikacyjna o grubości ścianek 76 mm.

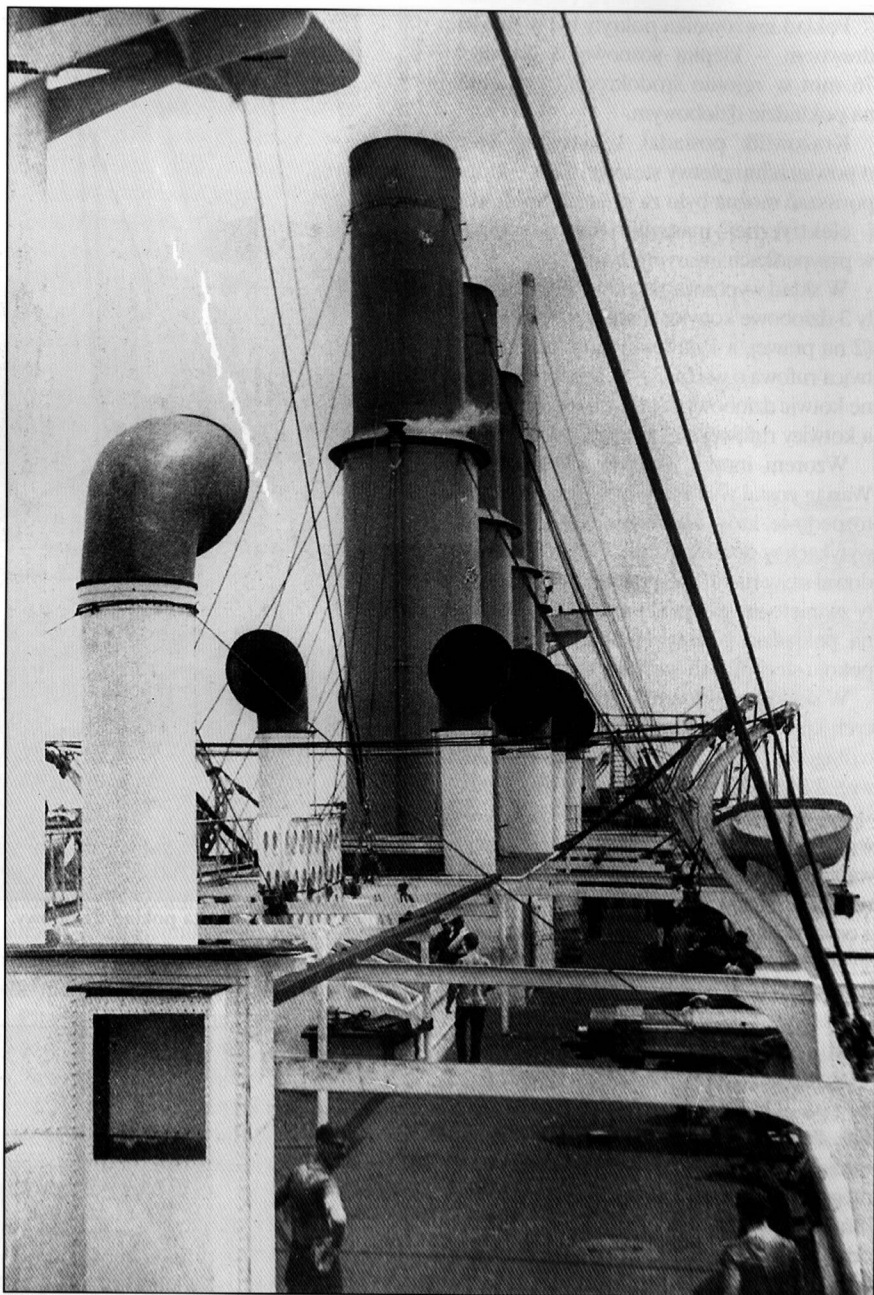
Wariag jako krążownik pancerno-pokładowy nie posiadał opancerzenia burtowego, którego funkcje pełniły zasobnie węglowe rozmieszczone wzdłuż burt w obrębie przedziałów kotłowni i maszynowni, zarówno powyżej jak i poniżej pokładu pancernego. Ewentualne przedostawanie się wody do wnętrza kadłuba ograniczały również grodzie wzdłużne, rozmieszczone w odległości 1,62 m od wewnętrznej powierzchni burt w obrębie maszynowni oraz 2,13 m w obrębie kotłowni.

Wzdłuż burt powyżej skosów pancernych w obrębie przedziałów kotłowni i maszynowni, znajdowały się dodatkowe przedziały ochronne – koferdamy o wysokości 2,28 m oraz grubości, a raczej odległości od powierzchni burty, wynoszącej 0,76 m. Pierwotnie przedziały ochronne wypełniać miała celuloza, której zadaniem było uniemożliwienie przenikania wody do wnętrza kadłuba w przypadku przebić w rejonie linii wodnej. Z uwagi jednak na krótką żywotność celulozy z zamiaru tego zrezygnowano i przedziały ochronne pozostały puste.

Siłownia

Napęd krążownika *Wariag* stanowiły 2 czterocylindrowe maszyny parowe potrójnego rozprężania o łącznej projektowej mocy 20 000 KM (faktycznej 15 930 KM)⁹, które zapewniać miały maksymalną prędkość 23 węzłów. Maszyny o wysokości 4,5 m zostały umieszczone oddzielnie w dwóch przedzielonych wzdłużną grodzią maszynowniach o długości 14 m. Maszyny posiadały 1 cylinder wysokiego ciśnienia (14 atm.), 1 średniego ciśnienia (8,4 atm.) oraz 2 niskiego ciśnienia (3,5 atm.) o średnicy odpowiednio 1,02 m, 1,58 m i 73 m. Skok tłoka 0,91 m. Silniki poruszały bezpośrednio wały napędowe zakończone śrubami napędowymi o trzech łopatach. Średnica śrub wynosiła około 4,4 m, a skok 5,6 m. Maksymalna liczba obrotów śruby napędowej dochodziła do 160 obrotów na minutę.

Niezbędną do pracy maszyn parę o zakładanym ciśnieniu roboczym 18 atm. (faktyczne wynosiło 17,5 atm.) dostarczał za pomocą głównego rurociągu parowego zespół



Inne ujęcie śródokręcia *Wariaga* z jego czterema wysokimi kominami.

fot. Cramp via Siergiej Bałakin

30 kotłów wodnorurkowych systemu Niclausse, rozmieszczonych w 3, oddzielonych od siebie poprzecznymi grodziami wodoszczelnymi, kotłowniach. W dziobowej znajdowało się 10, w środkowej 8, a w rufowej 12 kotłów, które tworzyły 4 grupy, z których każda odprowadzała spaliny do odrębnego komina. Każdy kocioł miał wysokość 3 m, z czego 2 m zajmował kolektor z 12 rzędami rurek wodnych, a pozostałą część 3 obmurowane klinkierem paleniska. Łączna powierzchnia grzewcza kotłów wynosiła 5786 m².

Wodę do kotłów dostarczał zespół 10 pomp zasilających. W kotłach znajdowało się 110 t wody, zaś 180 t wody na dobę uzyskiwano w wyniku pracy wyparowników.

Powierzchnia chłodząca głównych kondensatorów pary wynosiła 1120 m².

Normalny zapas węgla wynosił 770 t, zaś maksymalny 1350 t, do przechowywania którego służyły rozmieszczone wzdłuż burt zasobnie węglowe. Do załadunku (zasypywania) zasobni służyło 16 luków załadunkowych o średnicy 508 mm umieszczonych na górnym pokładzie. W przedziałach kotłowni specjalne luki umożliwiały pobieranie węgla, który następnie specjalnymi szynowymi wagonikami dostarczano do palenisk kotłów. Do usuwania szlaki z przedzia-

⁹ niektóre źródła podają, że maksymalna faktycznie osiągnięta moc siłowni krążownika wynosiła 14 157 KM bądź 16 198 KM.

łów kotłowni służyły specjalne rurowe wyciągi napędzane silnikami elektrycznymi.

Zgodnie z założeniami projektowymi maksymalny zapas węgla miał umożliwić osiągnięcie zasięgu 5000 Mm przy prędkości ekonomicznej 10 węzłów, jednak eksploatacja dowiodła, że w warunkach żeglugi oceanicznej dochodził on jedynie do 4300 Mm.

Energię elektryczną dla potrzeb odbiorników okrętowych dostarczały 3 parowe generatory o łącznej mocy 330 kW, które zapewniały prąd stały o napięciu 105 V. Dwa generatory, każdy o mocy 132 kW znajdowały się pod pokładem pancernym na dziobie i rufie okrętu, zaś trzeci o mocy 66 kW na pokładzie mieszkalnym. Głównymi odbiornikami energii elektrycznej była sieć oświetleniowa, wentylatory i pompy w przedziałach maszynowni i kotłowni oraz reflektory bojowe.

Niezależny napęd elektryczny (o mocy 2,6 kW i napięciu 65 V) posiadał dźwиг obsługujący podstawowe pokładowe środki pływające.

Okręt wyposażony był w sieć rurociągów i pomp przeciwpożarowych oraz pompy odwadniające we wszystkich znajdujących pod pokładem pancernym przedziałach.

System napędzanych silnikami elektrycznymi wentylatorów zapewniał 5-krotną w ciągu godziny wymianę powietrza w pomieszczeniach poniżej pokładu pancernego, 15-krotną w komorach amunicyjnych oraz 20-krotną w pomieszczeniach generatorów elektrycznych.

Uzbrojenie

Podstawowe uzbrojenie artyleryjskie krążownika *Wariag* stanowiło 12 dział kal. 152 mm L/45 systemu Canet wz. 1891 produkowanych na francuskiej licencji w Zakładach Obuchowskich w Sankt Petersburgu, rozmieszczonych na otwartych stanowiskach na górnym pokładzie (8 dział) oraz w dziobowej nie opancerzonej kazamacie (4 działa).

Działa kal. 152 mm L/45 (sześciocalowe) miały lufę o długości 6858 mm (45 kal.), w tym część gwintowana 5349 mm. Liczba bruzd w przewodzie lufy 38. Oporopowrotnik hydrauliczno-sprężynowy. Kąt podniesienia lufy za pomocą mechanizmu zębatego mieścił się w przedziale od -6° do $+20^{\circ}$. Łoże pojedyncze, bez ochronnej przeciwodłamkowej maski pancernej.

Działa kal. 152 mm L/45 wystrzeliwały pociski o wadze od 41,4 kg do 41,8 kg (w zależności od rodzaju) z prędkością początkową 790 m/s na maksymalny dystans 11 700 m przy kącie podniesienia lufy $+20^{\circ}$. Waga dział około 11 t. Szybkostrzelność 6 strzałów na minutę, a obsługa 9 ludzi¹⁰.

W działach kal. 152 mm L/45 stosowano naboje składane, dwudzielne. Amunicja



Przygotowania do pierwszego strzelania z dziobowego dział kal. 152 mm – 19 maja 1900 roku.
 fot. Cramp via Siergiej Bałakin

obejmowała pociski przeciwpancerne, burzące oraz żeliwne i segmentowe (rodzaje odłamkowych) oraz ładunki miotające o wadze 12,9 kg w łuskach.

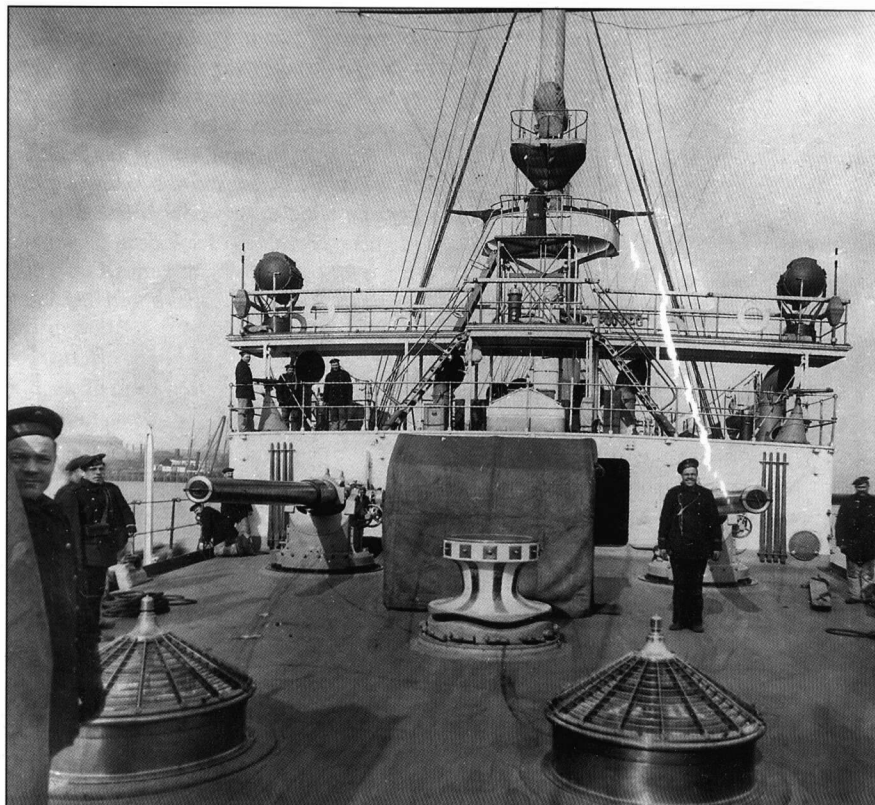
Zapasy amunicji do dział kal. 152 mm L/45 wynosił na okręcie 2388 pocisków oraz ładunków miotających w łuskach (po 199

szt. na lufę). Amunicja z komór amunicyjnych podawana była do dział za pomocą 12 elektrycznych wind amunicyjnych (po jednym do obsługi każdego działu). Komory

¹⁰ wg Szirokorad A. B., *Korabielnaja arillerija Rossijskoj floty 1867-1922* gg., „Morskaja Kollekcija”, nr 2/1997, Moskwa 1997.

ładne ujęcie z dziobu na pomost bojowy z jego wszelkimi elementami. fot. N.L. Stebbins





Tym razem widok z rufy, widoczne oba działa kal. 152 mm.

fol. N.L. Stebbins

Wariag w Filadelfii krótko przed odplynięciem do Rosji.

amunicyjne, których ogólna liczba na Wariagu wynosiła 9 zgrupowane były w dzio-bowej i rufowej części okrętu¹¹. Komory posiadały system wentylacji, chłodzenia oraz awaryjnego zatapiania.

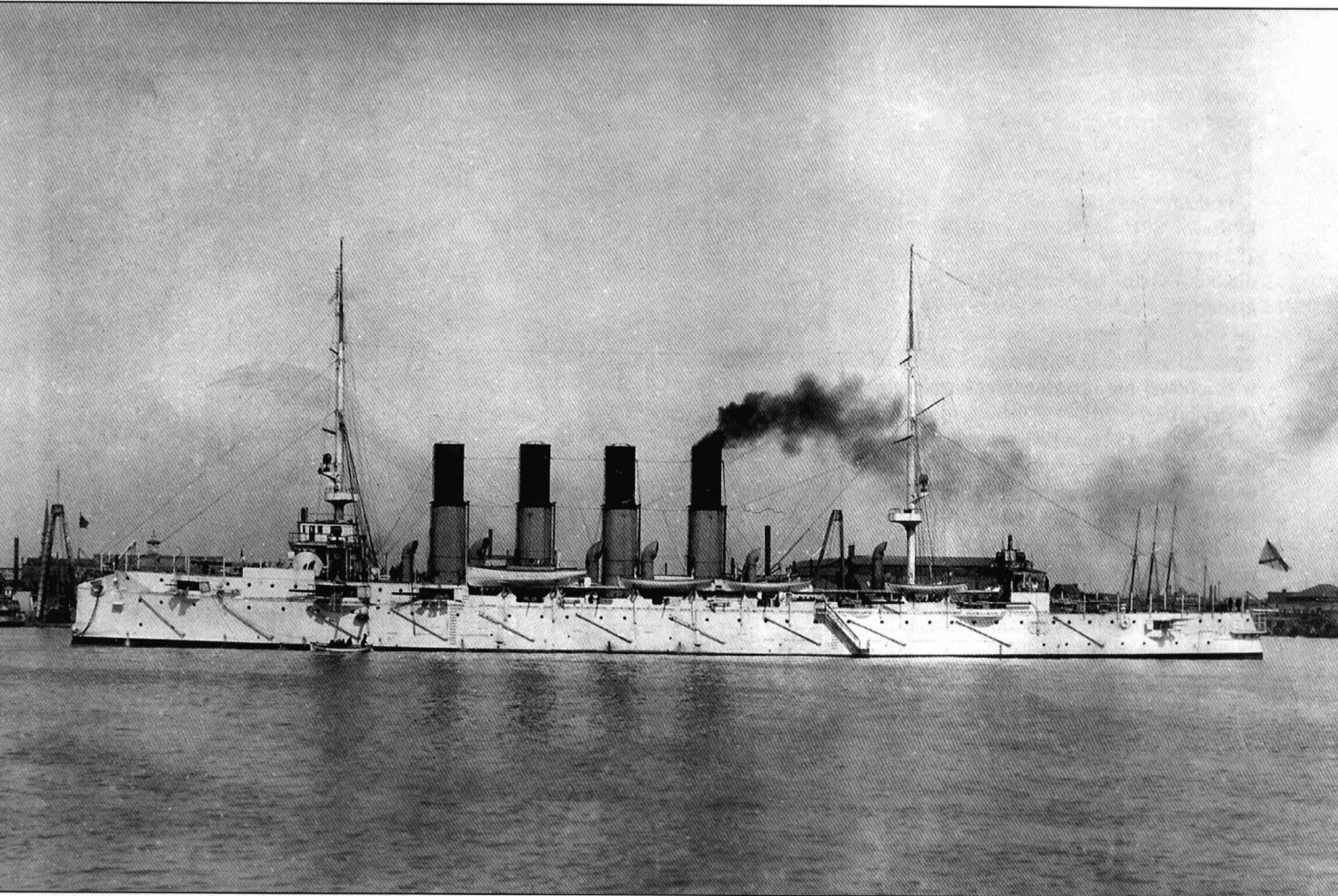
Dziobowe działa kal. 152 mm L/45 tworzyły I baterię, a rufowe II baterię, przy czym działa prawej burty posiadały numerację parzystą, a lewej nieparzystą.

Uzupełnienie dział głównego kalibru stanowiło 12 dział kal. 75 mm L/50 systemu Canet wz. 1891 na pojedynczym łożu typu Meller, wyprodukowanych na licencji francuskiej przez Zakłady Obuchowskie i Zakłady Permskie. Wszystkie działa średniego kalibru tworzyły III baterię, przy czym 8 dział rozmieszczonych było na burtach w rejonie śródkręcia, zaś pozostałe 4 parami na dziobie i rufie krążownika.

Działa kal. 75 mm L/50 Canet wz. 1891 (trzczałowe) miały lufę o długości 3750 mm (50 kal.), w tym część gwintowana 2943 mm. liczba bruzd w przewodzie lufy 18. Oporopowrotnik hydrauliczno-spręży-

11. za Mielnikow R. M., *Krejser...*, inne źródła mówią, że liczba komór amunicyjnych na okręcie wynosiła 18.

fol. N.L. Stebbins



nowy. Kąt podniesienia lufy w przedziale od -15° do $+20^{\circ}$. Działa strzelały pociskami o wadze 4,9 kg z prędkością początkową 820 m/s na maksymalną odległość 7800 m przy kącie podniesienia lufy $+20^{\circ}$. Szybkostrzelność 8-10 strzałów na minutę. Waga całego dział na stanowisku bojowym wynosiła 4,9 t.

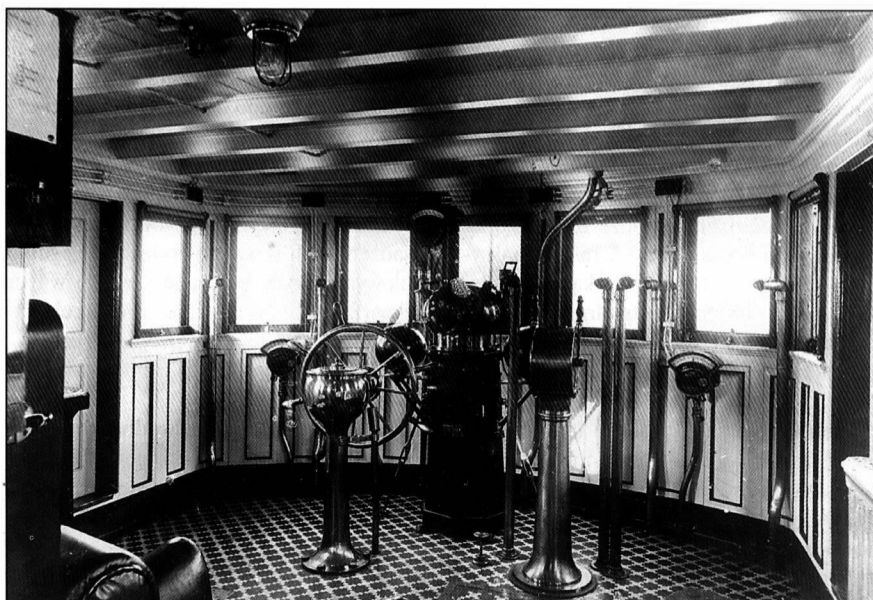
Do dział kal. 75 mm L/50 wz. 1891 stosowano amunicję scaloną, w której łusce umieszczony był ładunek miotający zawierający 1,4 kg prochu. Używano wyłącznie pocisków przeciwpancernych, które z odległości 915 m mogły przebić pancerz o grubości 117 mm¹². Zapas amunicji kal. 75 mm na pokładzie krążownika obejmował 3000 szt., po 250 naboju na lufę. Amunicja ta była dostarczana do znajdujących się na górnym pokładzie dział za pomocą 3 wind amunicyjnych.

Okręt wyposażono także w działa małokalibrowe do zwalczania torpedowców, było to 8 dział kal. 47 mm Hotchkiss wz. 1896 oraz 2 działa kal. 37 mm Hotchkiss wz. 1896. Działa kal. 47 mm były rozmieszczone po 2 na marsach bojowych dziobowego i rufowego masztu, zaś pozostałe znajdowały się na górnym pokładzie, z tym, że w razie potrzeby miały stanowić wraz z działami kal. 37 mm uzbrojenie kutrów parowych i barkasów okrętów.

Działa kal. 47 mm wz. 1896 miały lufę o długości 43 kalibrów, których kąt podniesienia mieścił się w przedziale od -25° do $+25^{\circ}$. Działa te wystrzeliwały pociski o wadze 1,5 kg z prędkością początkową 700 m/s na maksymalny dystans 4600 m. Ich szybkostrzelność wynosiła do 19 strzałów na minutę, zaś waga na stanowisku bojowym 0,8 t. Do dział kal. 47 mm stosowano amunicję scaloną obejmującą stalowe i żelazne granaty, których znajdujący się w łusce ładunek miotający ważył 0,4 kg. Zapas amunicji kal. 47 mm na *Wariagu* wynosił 5000 naboju, po 625 na lufę, a do ich podawania służyły 2 windy amunicyjne.

Uzupełnieniem artylerii małokalibrowej, przeznaczonej generalnie na uzbrojenie pokładowych środków pływających, stanowiły 2 działa kal. 37 mm Hotchkiss wz. 1896, o bardzo podobnych do wymienionych wcześniej dział parametrach taktyczno-technicznych. Działa zamontowano na platformie za rufowym mostkiem. Miały one lufę o długości 23 kalibrów i wystrzeliwały pociski o masie 0,5 kg z prędkością początkową 440 m/s na maksymalną odległość 2800 m. Waga dział na stanowisku wynosiła 0,17 t, a szybkostrzelność 20 strzałów na minutę. Do dział kal. 37 mm używano amunicję scaloną, której zapas na pokładzie wynosił 2584 szt., po 1292 na lufę.

12. wg Szirokorad A. B., *Korabielnaja...*



Interesująca fotografia wnętrza pomostu nawigacyjnego.

fol. N.L. Stebbins



Salon dowódcy umiejscowiony na rufie krążownika.

fol. zbiory Siergiej Bałakin

Messa załogi, z tyłu z lewej strony widoczna jest wyrzutnia torped.

fol. N.L. Stebbins



Podobnie jak wszystkie duże rosyjskie okręty przełomu stulecia również krążownik *Wariag* został wyposażony w 2 działa desantowe kal. 63,5 mm systemu Baranowskiego wz. 1882 na lawecie kołowej. Działa te przeznaczone były do wspierania dział na lądzie desantu z krążownika. Wystrzeliwały one pociskami o wadze 2,55 – 3,0 kg z prędkością początkową 372 m/s na maksymalną odległość 1830 m przy kącie podniesienia lufy + 10°. Szybkostrzelność dział wynosiła do 4 strzałów na minutę, a ich obsługa składała się z 4 marynarzy. Zapas amunicji do dział kal. 63,5 mm wynosił 1490 naboji.

Uzupełnieniem uzbrojenia były 2 przenośne ciężkie karabiny maszynowe systemu Maksim kal. 7,62 mm umieszczone na specjalnych podstawach po bokach stanowiska dowodzenia.

System specjalnych wskaźników zamontowanych na stanowiskach dział i w komorach amunicyjnych umożliwiał centralne kierowanie ogniem artyleryjskim w oparciu o parametry wypracowane na stanowisku dowodzenia. Do wypracowania tych danych służyły 3 dalmierze, z których 2 znajdowały się na marsach bojowych, a trzeci na dziobowym mostku.

Wariag posiadał oprócz uzbrojenia artyleryjskiego również uzbrojenie torpedowe w postaci 6 nawodnych wyrzutni torpedowych kal. 381 mm¹³. W dwóch stałych wyrzutniach zamontowanych w osi symetrii

okrętu w stewie dziobowej i rufowej czynnikiem miotającym było sprężone powietrze. Pozostałe 4 wyrzutnie umieszczone były prostopadłe do obu burt (2 w mesie oficerskiej w rufowej części okrętu oraz 2 w cerkwi pokładowej w części dziobowej), a torpedy z nich odpalano za pomocą ładunku prochowego. Wyrzutnie burtowe dzięki osadzeniu ich w swego rodzaju przegubie kulowym, mogły poruszać się w pewnym sektorze w płaszczyźnie poziomej, co umożliwiało ich naprowadzenie na cel.

Zapasy torped kal. 381 mm wynosił 12 sztuk.

Uzupełnienie broni podwodnej krążownika stanowiło 35 (a wg innych jedynie 22) min morskich wz. 1898 przechowywanych w specjalnym rufowym magazynie minowym.

Do prowadzenia walki w warunkach nocnych służyło 6 reflektorów bojowych o średnicy lustra 750 mm, z których 2 umieszczone były na masztach, a pozostałe parami na skrzydłach mostka dziobowego i rufowego.

Łączność wewnętrzną na pokładzie krążownika zapewniała sieć telefonów, elektrycznych dzwonków alarmowych oraz rury głosowe, korzystano także z, pamiętających jeszcze czasy żaglowych liniowców, sygnaliściów z trąbkami.

Łączność z innymi jednostkami pływającymi umożliwiała zamontowana w czasie pobytu w Kronsztadzie radiostacja pokładowa,

której anteny rozpięto między masztami krążowników oraz klasyczne flagi sygnałowe.

Zgodnie z opracowanym etatem załoga *Wariaga* miała składać się z 21 oficerów, 9 chorążych (konduktorów) oraz 550 podoficerów i marynarzy, ogółem 580 ludzi¹⁴. W praktyce załoga była mniej liczna, a jej stan wahał się od 562 ludzi w chwili przybycia do Rosji do 558 w czasie bitwy pod Czemulpo.

Marynarskie pomieszczenia mieszkalne – kubryki, znajdowały się w części dziobowej oraz rufowej okrętu. Oficerowie byli zakwaterowani w jednoosobowych kabinach o powierzchni 6 m² bądź 10 m² (oficerowie starsi). Załoga dysponowała pokładową łaźnią, cerkwią oraz lazaretem z apteką. Warto zwrócić uwagę, że na budowanym w stoczni amerykańskiej *Wariagu* po raz pierwszy w dziejach rosyjskiej marynarki wojennej zastosowano meble wykonane z metalu, co miało ograniczyć niebezpieczeństwo powstania pożaru w przypadku trafienia nieprzyjacielskim pociskiem w czasie bitwy.

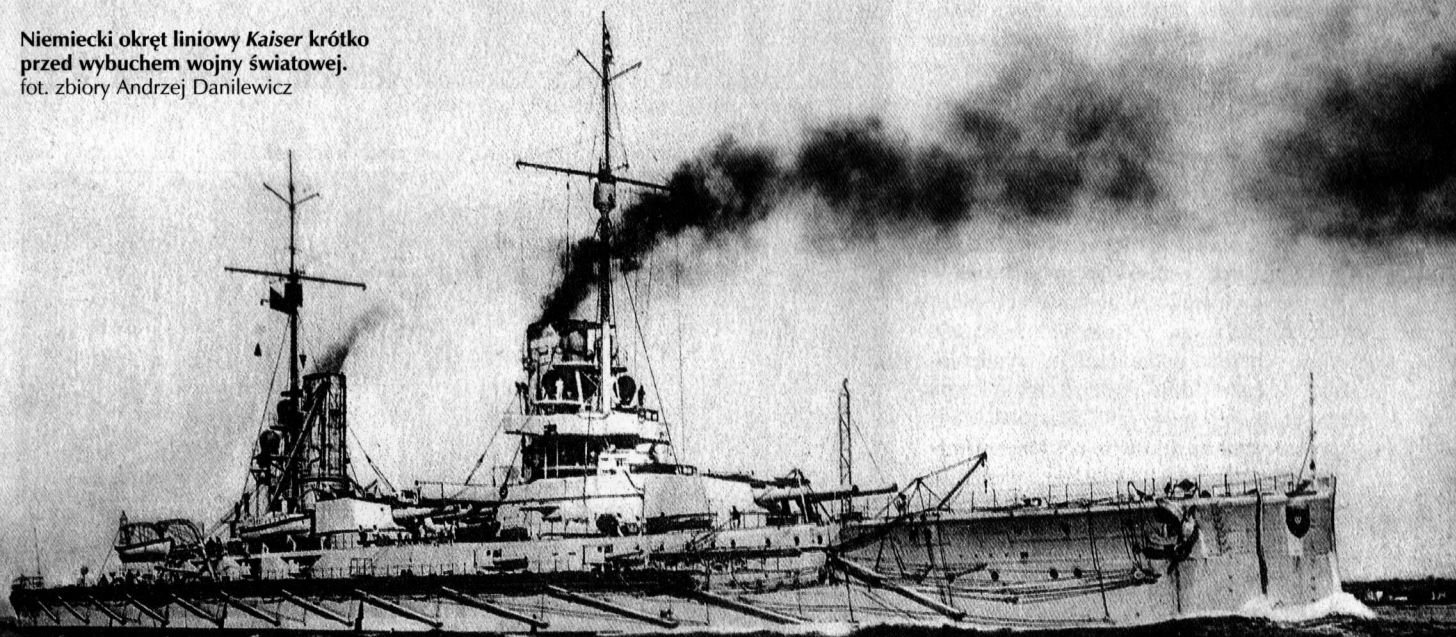
(ciąg dalszy nastąpi)

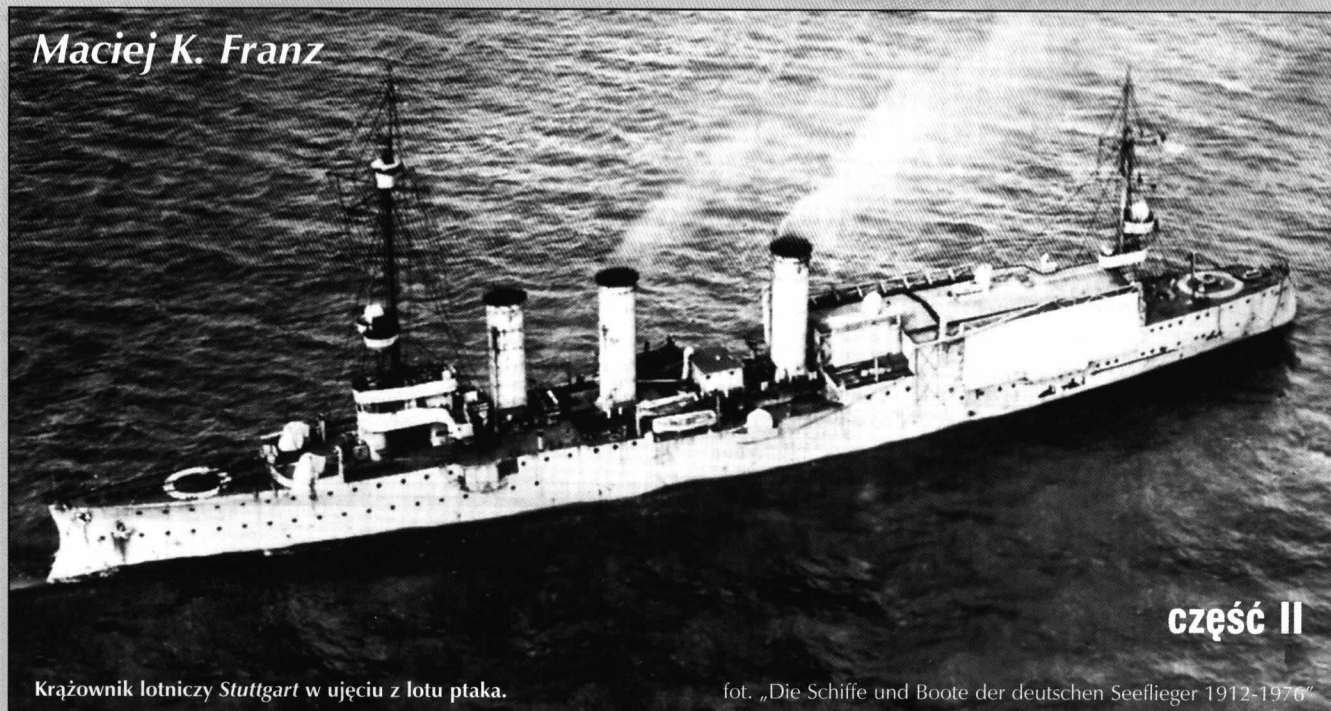
13. niektórzy autorzy twierdzą, opierając się na wymiarach wyrzutni torpedowych, że na *Wariagu* zamontowano wyrzutnie kal. 450 mm, co nie znajduje jednak szerszego potwierdzenia.

14. za Mielnikow R. M., *Krejser...*, często spotyka się określenie liczebności załogi okrętu na 570 ludzi (20 oficerów + 550 marynarzy) np. Krestianinow W. J., *Krejsera...*

SUPLEMENT

Niemiecki okręt liniowy *Kaiser* krótko przed wybuchem wojny światowej.
fot. zbiory Andrzeja Danilewicz





Krażownik lotniczy *Stuttgart* w ujęciu z lotu ptaka.

fol. „Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976”

Niemieckie okręty lotnicze w okresie I wojny światowej

Dzieje *Answalda*, *Glyndwra* i *Santa Eleny* wskazują, że niemieckie dowództwo marynarki wojennej w okresie pierwszej wojny światowej nie bało się eksperymentów, bardzo silnie starając się dorównać największemu mocarstwu tamtych czasów Wielkiej Brytanii. Wchodzenie do służby nowych typów okrętów na początku XX wieku, pozwoliło II Rzeszy podjąć bliską rywalizację z Royal Navy. Bardziej niż w innych przypadkach, dotyczyło to okrętów lotniczych.

Z biegiem lat Hochseeflotte wprowadzała nowe, kolejne okręty lotnicze, a także przystępowała do kolejnych prac studyjnych. W ich wyniku powstały *Oswald*, *Adelaine* *Hugo Stines 3*, *Stuttgart*, czy też projekty przebudowy *Roon* i *Ausonii*.

To one staną się właśnie bohaterami drugiej części opowieści o niemieckich okrętach lotniczych pierwszej wojny światowej.

Oswald

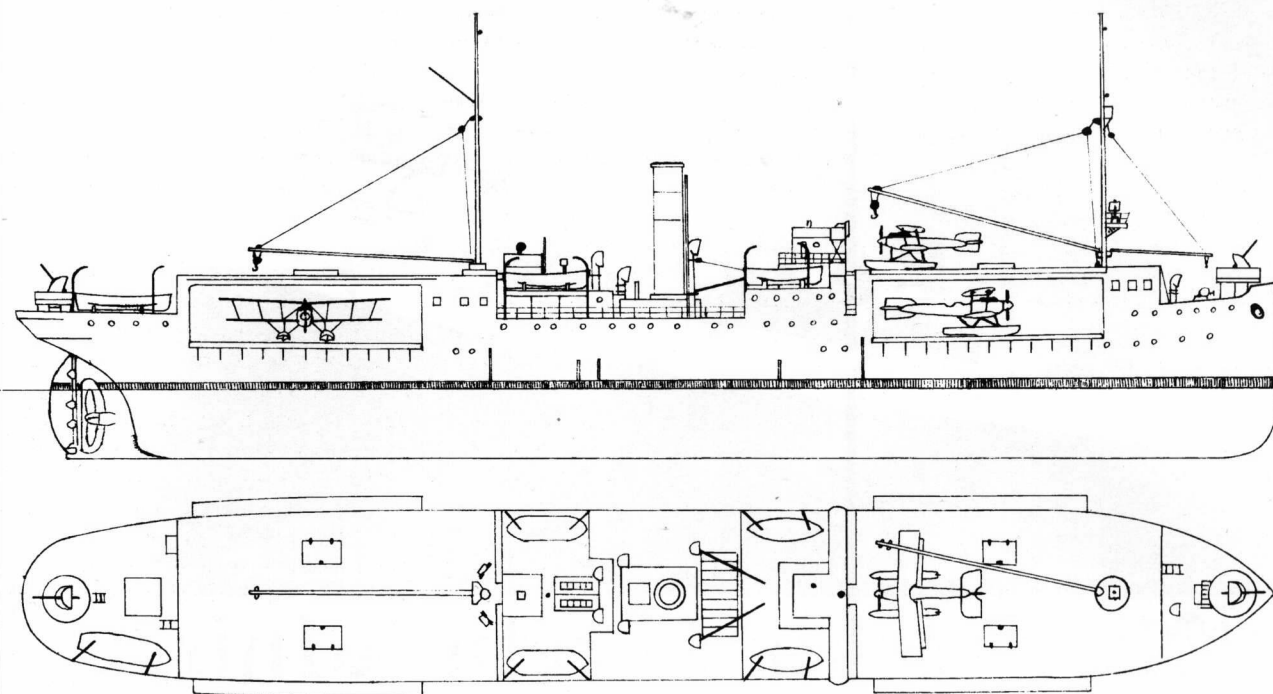
Historia tej jednostki rozpoczęła się w listopadzie 1905 roku, kiedy to wodowano parowiec *Oswestry* w stoczni J. L. Thompson & Son w Sunderland. Statek zamówiony został przez firmę Imperial SS. Co.. W ręce niemieckie trafił w momencie wybuchu wojny i już w sierpniu 1914 roku przeszedł na własność floty niemieckiej. Do 1917 roku pozostawał w jej składzie jako jednostka pomocnicza, pod swoją oryginalną nazwą. Dopiero latem 1917 okręt otrzymał nazwę *Oswald* i rozpoczął służbę jako okręt łącznościowy (F-Boot). W takim charakterze *Oswald* wziął udział w operacji moonsundzkiej (Operacja „Ösel”) w dniach 19 września – 8 listopada 1917 roku. Okręt znalazł się w zespole floty transportowców Jednostek Specjalnych i podporządkowany został komandorowi porucznikowi von Schlickowi. Jednostka pełniła raczej rolę głównie transportową. Prawdopodobnie to na jej pokładzie rozlokowane było specjalne Komando Desantowe Saperów (Pilako = Pionierlandungskommando). Stąd prawdopodobnie jego wyjątkowe

oznakowanie dużą literą „P”, w odróżnieniu od pozostałych transportowców floty desantowej, oznaczonych rzymskimi literami. Jednostka była w toku tej operacji intensywnie wykorzystywana. Brała udział w operacjach desantowych w zatoce Taga, na wyspie Dagö i wyspie Ösel. Cały czas pełniła jednak zadania transportowe i nie przenosiła na swoim pokładzie wodnosamolotów. 8 listopada 1917 roku *Oswald* został odesłany do Lipawy z niepotrzebnym już wtedy wyposażeniem, tzn. 1 szlitą, 5 łodziami do przewożenia koni, 3 motorowymi barkasami, 2 łodziami motorowymi i 3 łodziami ładowniczymi.

Z Lipawy okręt skierowano do Stoczni Cesarskiej w Gdańsku, specjalizującej się w przebudowie jednostek na okręty lotnicze. Okręt otrzymał dwa hangary pokładowe, po jednym w części dziobowej i rufowej. Wraz z hangarami, okręt wyposażono także w pozostałe urządzenia konieczne do przenoszenia, obsługi i wykorzystania wodnosamolotów, w tym dwa dźwigi. Ponownie okręt wszedł do służby 17 lipca 1918 roku jako *F. S. III* i przebazowany został do Kilo-

nii. Tam przyjął na pokład 4 wodnosamoloty i w pełni uzbrojony oraz wyposażony skierowany został 21 czerwca 1918 roku w rejon cieśniny Öre, gdzie wszedł w skład IV Flotyli Okrętów Podwodnych, najprawdopodobniej jako jednostka osłonna, a możliwe że częściowo jako okręt baz-okrętów podwodnych. W końcu października 1918 roku, jednostka skierowana została do południowej części cieśniny Kattegatt, gdzie jej wodnosamoloty miały zapewniać ochronę lotniczą własnym okrętom podwodnym, zwłaszcza przed ewentualną aktywnością obcych jednostek tej klasy i wodnosamolotów. Przegrana pierwsza wojna światowa przez Niemcy dla *Oswalda* oznaczała demobilizację i zwrot Wielkiej Brytanii. Pływał on jako statek transportowy, po kolejnym remoncie, pod banderą brytyjską do 1924 roku. Wtedy został sprzedany japońskiej firmie Dairen Kisen K. K. i jako *Eian Maru* pływał do 25 lipca 1945 roku, kiedy zatopili go amerykańskie samoloty bombowe w rejonie Mikuriya. Długa i wytrwała służba zakończona została w odmętach Oceanu Spokojnego, z dala od baz

Transportowiec wodnosamolotów *Oswald* w 1918 roku



rys. Jerzy Lewandowski

niemieckich, gdzie zyskał on sobie pamięć miłośników marynistyki.

Adeline Hugo Stines 3

Obok klasycznych transportowców wodnosamolotów wprowadzanych do składu Hochseeflotte, decydowano się w toku wojny także wykorzystać jednostki pomocnicze floty celem powiększenia zespołu okrętów lotniczych. Taki właśnie los spotkał *Adeline Hugo Stines 3*. Okręt ten zbudowany został w 1909 roku w stoczni Vulkan w Bremen dla Towarzystwa Parowców Adeline Hugo Stines 3 DS. GmbH z Hamburga. Wybuch wojny spowodował decyzję o jego mobiliza-

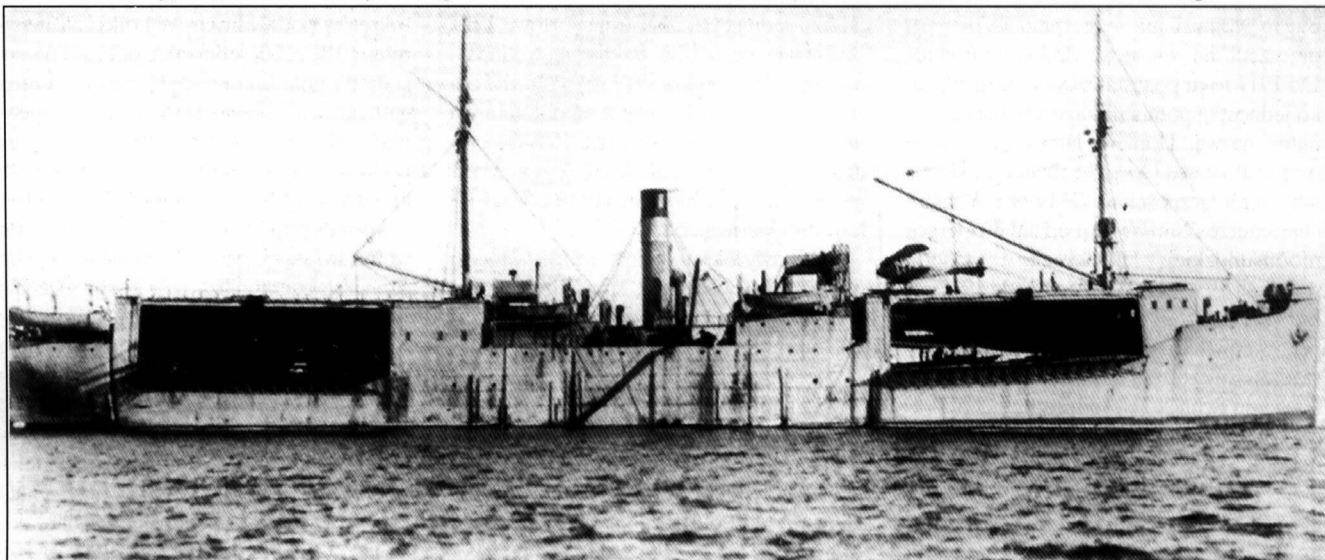
cji i wcieleniu do floty wojennej jako jednostki pomocniczej. Przydzielony został do Półflotyli Ścigaczy Okrętów Podwodnych (U-Bootsuch-Halbflottille). Już w tym momencie okręt przeznaczono do przenoszenia wodnosamolotów. Początkowo bazować one miały na jego pokładzie. Przyjęto trzy maszyny. Jednak nie oznaczało, to przekształcenia tej jednostki w transportowiec wodnosamolotów. Takiej przebudowy na tym okręcie nie przeprowadzono przez cały okres wojny. Okręt ten także nie był tak klasyfikowany, odnaleźć go można na liście „Zarekwirowane pomocnicze okręty 1914-1919”, jako zwykły parowiec. Uzasad-

nieniem dla takiej sytuacji, mogły być tylko dwie przyczyny. Albo jednostkę używano jako okręt – bazę wodnosamolotów w wyjątkowych sytuacjach, albo jednostka pełniła tę funkcję nie przebudowana, a więc nie do końca dostosowana do swej roli, zwłaszcza w zespołach bojowych floty. Okręt mógł być używany tylko do zadań pomocniczych i raczej w strefie własnych baz lub z dala od ryzyka przeciwdziałania sił morskich przeciwnika.

30 lipca 1919 roku okręt rozbrojony odtransportowany został do Belgii. Tam w 1921 roku otrzymał nową nazwę *Tervaete* i pozostał na stanie własności firmy SA-

ładne burtowe ujęcie *Oswald* z otwartymi hangarami.

fot. „Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976



BAG. Dopiero w 1926 roku sprzedano go W&R Ginters Antwerpia jako *Wilhelm Rene*. Pływał jako normalny statek transportowy. Gwałtowne zmiany w jego losach przyniosły czasy Wielkiego Kryzysu. Został on jako pierwszy belgijski statek wycarterowany rządowi radzieckiemu, w celu przewożenia drewna z Igarak nad Jenisejem do Cardiff. W połowie lat trzydziestych sprzedano go Finlandii, gdzie pływał pod nazwą *Myllykoski*. Pod jej flagą przetrwał kolejną wojnę światową i zmęczony służbą pod tyłoma banderami, został złomowany w 1964 roku.

wsparcie podczas akcji bojowych, uznano za jedno ze strategicznych zadań, w ramach rozbudowy i unowocześnienia floty oraz jej lepszego dostosowania do nowych wyzwań morskiego pola walki.

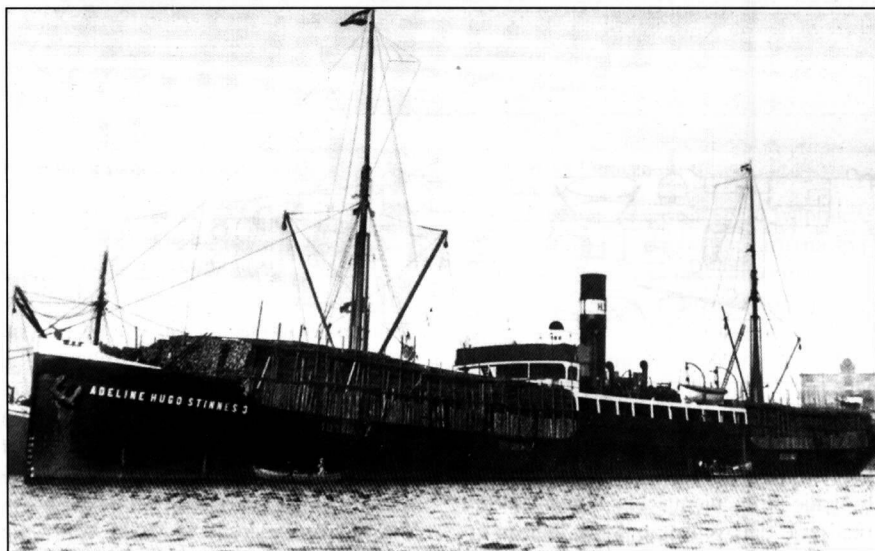
Tego typu uwagi Dowództwa Sił Morskich, w dniu 2 grudnia 1917 roku przekazano Urzędowi Marynarki Rzeszy. Ten uznał za zasadne przekazanie do przebudowy na transportowce wodnosamolotów grupy lekkich krążowników: *Danzig*, *Stettin*, *Stuttgart*, *Augsburg*, *Kolberg* i *Strassburg*. Koncepcja ta budziła opór i niezadowolenie w części niemieckiej marynarki, która

Wybór lekkich krążowników do dalszych prac projektowych dawał możliwość dobrego zaprojektowania strefy hangarowej przyszłych okrętów lotniczych, którą planowano umieścić w rejonie rufowym. Priorytetem bowiem uznano utrzymanie zdolności bojowej artylerii okrętowej, w tym zwłaszcza rufowych dział 105 milimetrów. W tej sytuacji, jedynym wyjściem stało się umieszczenie hangaru pomiędzy trzecim kominem a masztom rufowym oraz wygospodarowanie dodatkowego miejsca dla wodnosamolotów na samej rufie, obok dodatkowo ustawionego tam dźwigu, który miał służyć do obsługi wodnosamolotów. Podobne zadania miał wykonywać drugi dźwig umieszczony na lewej burcie, przy trzecim kominie.

Urząd Marynarki Rzeszy pomimo tych zabiegów projektowych, nadal pozostawał krytycznie nastawiony wobec koncepcji przebudowy lekkich krążowników. Dowództwo Floty domagało się jednak szybkich decyzji i w piśmie z 29 grudnia 1917 roku, żądało pilnej przebudowy choćby *Stettina* i *Stuttgarta*. Tym razem Szef Sztabu Admiralicji Niemieckiej w nocy z 20 stycznia 1918 roku zobowiązał się przekazać możliwie szybko Dowództwu Sił Morskich obie jednostki i przystosować je do pełnienia roli transportowców wodnosamolotów, a nawet bardziej krążowników – transportowców wodnosamolotów. Jako pierwszy do stoczni 24 stycznia 1918 roku trafił *Stuttgart*. Przebudowy dokonać miała Cesarska Stocznia w Wilhelmshaven. Tym razem nie skorzystano z usług stoczni w Gdańsku, dokonującej wszystkich dotychczasowych prac konstrukcyjnych, potrzebnych dla przebudowy jednostek na transportowce wodnosamolotów. Prawdopodobnie powody były dwa. Przebudowa *Stuttgarta* była dość ograniczona i nie wymagała wielkiego doświadczenia oraz Dowództwu Floty zależało na czasie, tzn. jak najszybszym wprowadzeniu nowego okrętu lotniczego do służby.

Stuttgart

Okręt ten zwodowany został w Stoczni Cesarskiej w Gdańsku 22 września 1906 roku. Do służby wszedł 1 lutego 1908 roku jako szkolny okręt artyleryjski. Wybuch wojny spowodował włączenie *Stuttgarta* do lekkich sił Hochseeflotte. Okręt przydzielono do 3 Grupy Rozpoznawczej (obok *Stuttgarta*, znalazły się w niej *München*, *Danzig*, *Frauenlob* i *Hela*). Omawianie bojowych losów okrętu jako klasycznego lekkiego krążownika, w toku pierwszej wojny światowej, na potrzeby tego artykułu, nie wydaje się być uzasadnione. Warto jednak zaznaczyć, że *Stuttgart* wziął udział w drugiej fazie bitwy koło Helgolandu 28 sierpnia 1914 roku,



Adeline Hugo Stinnes 3 na fotografii sprzed I wojny światowej w roli pocziwego parowca.
Fot. „Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976”

Koncepcja przebudowy okrętów wojennych

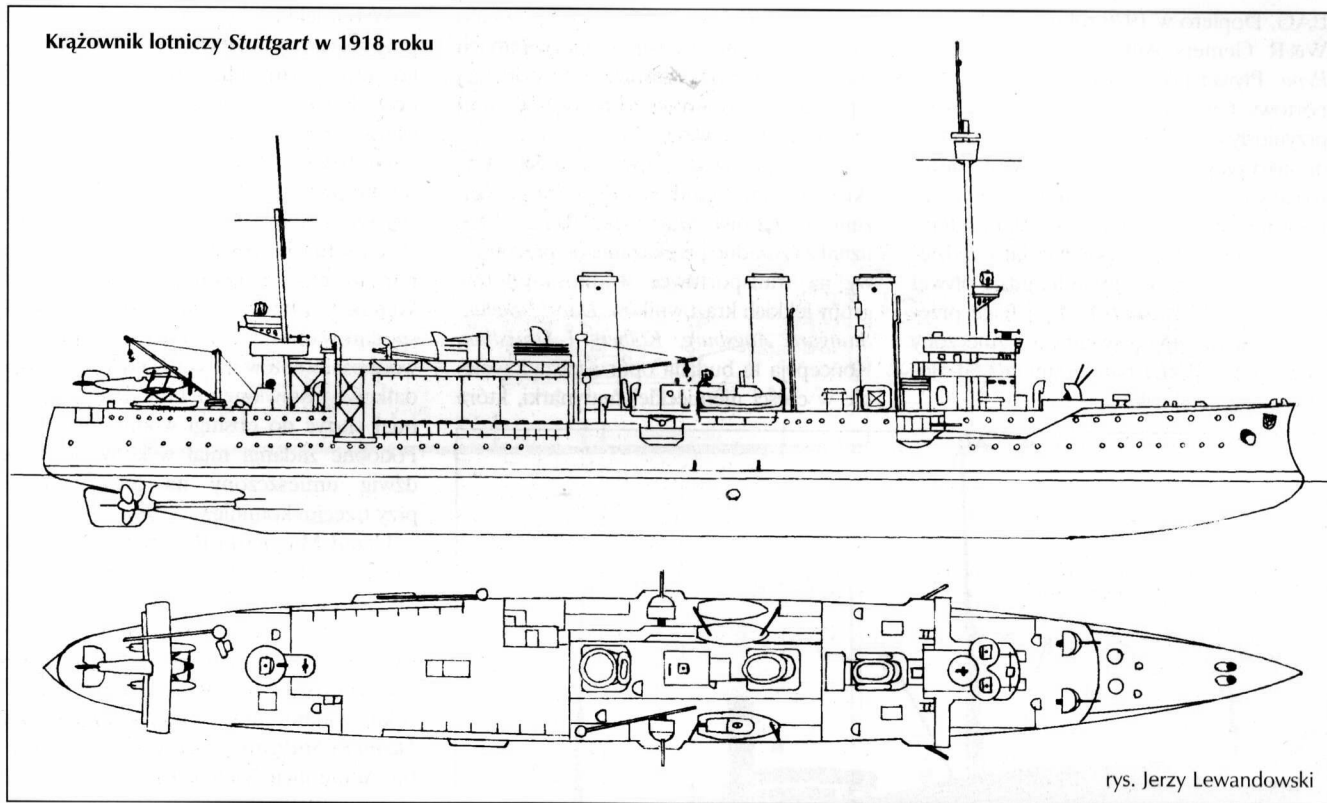
Działalność niemieckich transportowców wodnosamolotów w toku pierwszej wojny światowej umyka jednoznacznej ocenie. Flota niemiecka wprowadziła do służby kilka jednostek przebudowanych ze statków handlowych. Przyjętą koncepcję dokonanej konwersji należy uznać za prawidłową. Niemcy jak miało to miejsce i przy innych klasach okrętów, wszystko podporządkowywali warunkom pola walki. Okręty lotnicze Niemcy planowali wykorzystywać na Morzu Bałtyckim. Na tym akwenie jednostki dobrze spełniały swoją rolę. Potwierdza to działalność *Glyndwra* i *Santa Eleny*. Także pozostałe jednostki, w większym lub mniejszym zakresie, realizowały stawiane przed nimi zadania.

Uzyskane doświadczenia z ich użytkowania pozwoliły na sformułowanie pierwszych wniosków. Do najważniejszych z nich należało spostrzeżenie, że wprowadzone dotąd do służby jednostki są zbyt powolne by współdziałać na otwartych, dużych akwenach z zespołami nowoczesnej floty. Dostrzeżono także korzyści ze współdziałania floty i wodnosamolotów. Takie lotnicze

z niechęcią spoglądała na koncepcje jej osłabienia. W efekcie Komisja ds. Budowy Okrętów zaproponowała jako rozwiązanie alternatywne, użycie statków handlowych, rozwijających odpowiednią prędkość, by to je właśnie przebudować na transportowce wodnosamolotów, mogące działać z nowoczesnymi zespołami floty. Do konwersji Komisja ta zaproponowała pięć jednostek: *Imperator* (52 000 ton BRT, 18 węzłów), *Cap Polonio* (20 576 ton BRT, 18 węzłów), *Prinz Friedrich Wilhelm* (17 082 ton BRT, 18 węzłów), *Johann Heinrich Buchard* (19 980 ton BRT, 18 węzłów) i *Victoria Luise* (16 703 ton BRT, 17,5 węzła) oraz mały parowiec, mający raczej działać w strefie przybrzeżnej *Kaiser* (1916 ton BRT, 18 węzłów).

Te dwie konkurencyjne koncepcje ostatecznie rozstrzygnąć miał Wydział A1 Urzędu Marynarki Rzeszy. Biorąc pod uwagę sytuację na morskim polu walki, możliwości stoczni niemieckich i potrzeby floty, postanowił on o przebudowie lekkich krążowników, uznając proponowane statki handlowe za zbyt duże lub zbyt małe, wobec oczekiwań bojowych, jakie miały być stawiane przed przyszłymi okrętami lotniczymi.

Krażownik lotniczy *Stuttgart* w 1918 roku



rys. Jerzy Lewandowski

nie ponosząc żadnych strat oraz w Bitwie Jutlandzkiej 31 maja – 1 czerwca 1916 roku, w składzie 4 Grupy Rozpoznawczej, dowodzonej przez komandora L. von Reutera, także nie ponosząc strat.

Przebudowa okrętu odbyła się bez większych przeszkód w okresie od lutego do maja 1918 roku. Ponowne jego wcielenie do służby, już jako transportowca wodnosamolotów, dokonało się 16 maja 1918 roku. Okręt otrzymał dwa wodnosamoloty, choć docelowo mógł przenosić trzy maszyny. *Stuttgart* włączono do zespołu II Flotyli Trałowców na Morzu Północnym, która podlegała Głównodowodzącemu Sił Rozpoznawczych admirałowi von Hipperowi. Jego służba przebiegała spokojnie i stała się podstawą dla dalszych projektów tworzenia

okrętów lotniczych, w tym koncepcji przebudowy krążownika pancernego *Roon*. Koniec wojny, a następnie internowanie i rozbrojenie floty niemieckiej, uniemożliwiło realizację dalszych prac. Sam *Stuttgart* został 5 listopada 1919 roku skreślony z listy okrętów bojowych i 20 lipca 1920 roku przekazany Brytyjczykom jako łup wojenny, rozbrojony i złomowany.

Doświadczenia ze służby transportowców wodnosamolotów przebudowanych ze statków oraz ze służby *Stuttgarta* doprowadziły do czterech podstawowych wniosków:

1. Istnieje duża potrzeba użycia okrętów baz wodnosamolotów podczas różnych operacji floty i są one dla niej użyteczne;

2. Konieczne są dalsze prace koncepcyjne nad następnymi okrętami tego typu;

3. Uznano, że perspektywnym typem będą „krążowniki-lotniskowce”, mogące najskuteczniej współdziałać z dużymi zespołami floty;

4. Konieczne jest dążenie do stworzenia nowoczesnej konstrukcji lotniskowca (tzn. okrętu z gładkimi pokładem startowym), jeszcze podczas tej wojny.

Realizacja, choć w części powyższych wniosków w toku pierwszej wojny światowej była dla strony niemieckiej mało realna, zwłaszcza wobec rosnących kłopotów na froncie zachodnim i na tyłach, w głębi kraju, wobec narastających tendencji rewolucyjnych. Pomimo tego nadal starano się realizować kolejne projekty. 12 sierpnia 1918 roku Dowództwo Sił Morskich w swoim sprawozdaniu dla Urzędu marynarki Rzeszy informowało:

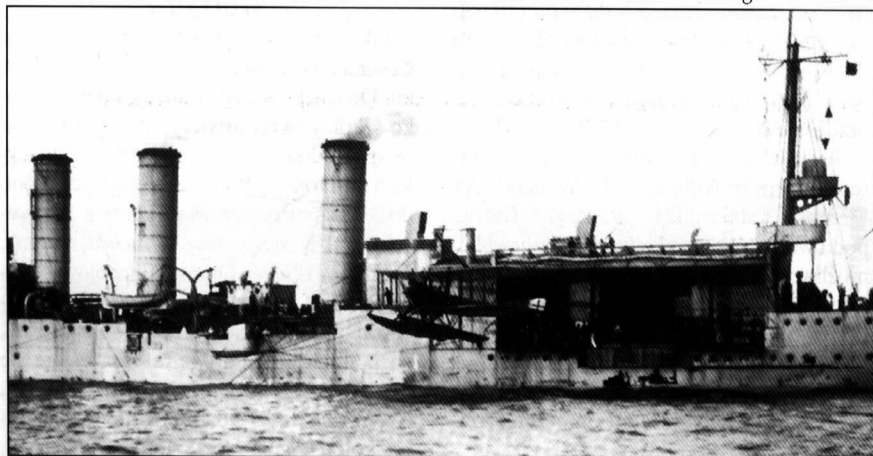
„Przedstawione wątpliwości, spowodowały że zdecydowano się odstąpić od koncepcji przebudowy *Stettina* i objęto tym projektem krążownik pancerny *Roon*.”

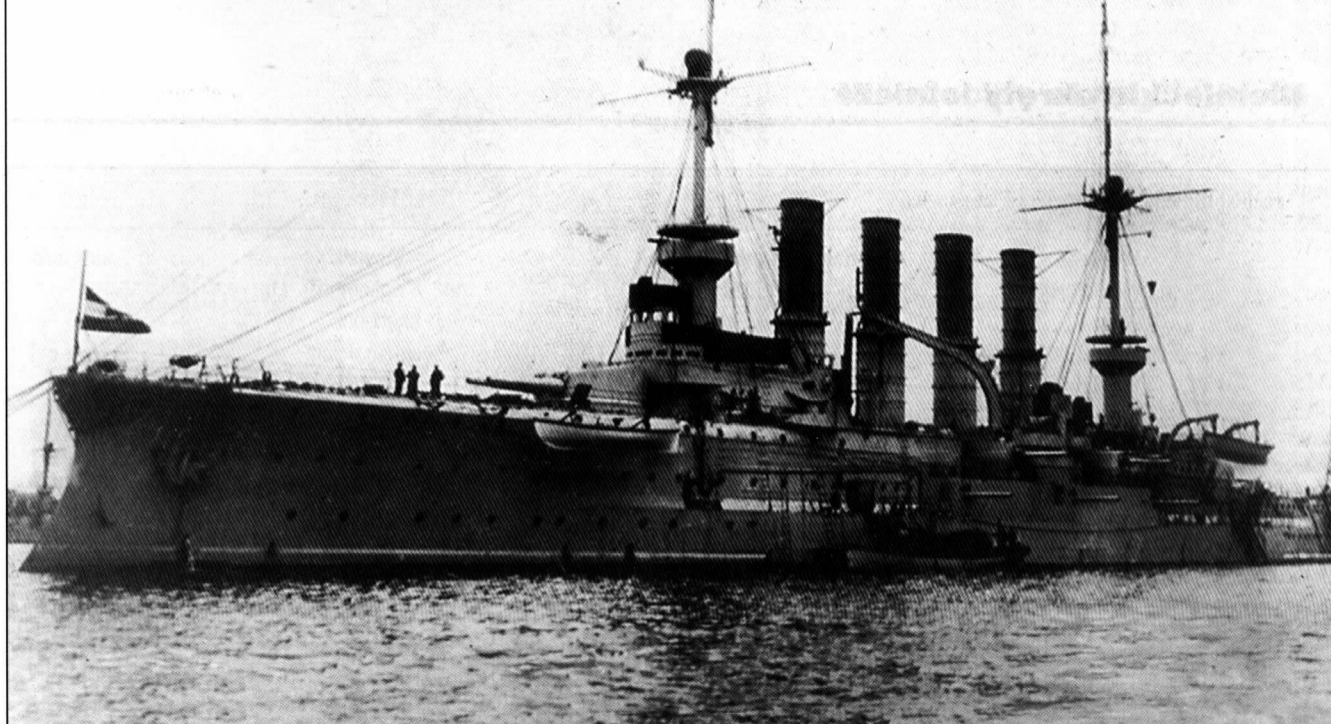
Roon

Planowany „krążownik-lotniskowiec” *Roon* miał pomieścić na swoim pokładzie 10 wodnosamolotów (6 dużych maszyn bombowo-rozpoznawczych i 4 mniejsze rozpoznawcze). *Roona* można było od razu skierować do Stoczni Cesarskiej w Kilonii. Kierownictwo stoczni uznało, że przebudowa może rozpocząć się z początkiem 1919 roku. W tej sytuacji nakazano przeniesienie z *Roona* kadetów Szkoły Morskiej, bowiem okręt pełnił w tamtym czasie rolę okrętu

Hangar na krążowniku lotniczym *Stuttgart* był dobrze rozplanowany.

fot. „Die Schiffe und Boote der deutschen Seeflieger 1912-1976





Krążownik pancerny *Roona* o mały włos nie stał się jednostką lotniczą.

fot. zbiory Siegfried Breyer

szkolnego. Do przebudowy jednak z wielu względów nie doszło. *Roona* pozostał więc do końca okrętem szkolnym.

Projekt *Roona* zakładał budowę hangaru na rufie okrętu, ciągnącego się od czwartego komina do samej rufy. Okręt miał otrzymać cztery dźwigi, po dwa na każdej burcie, co miało usprawnić działanie wodnosamolotów. Wszystkie 10 maszyn miało być przewożone z hangarze, co chroniłoby je przed wpływem niekorzystnych warunków atmosferycznych, w tym głównie wilgoci. Oznaczało to redukcję artylerii głównej 1 i 2 klasy. Od wysokości ostatniego komina do rufy, miała ona zostać zlikwidowana.

Pojawić zaś miały się działa przeciwlotnicze 105 milimetrów na dachu hangaru, na specjalnie zamontowanej tam platformie.

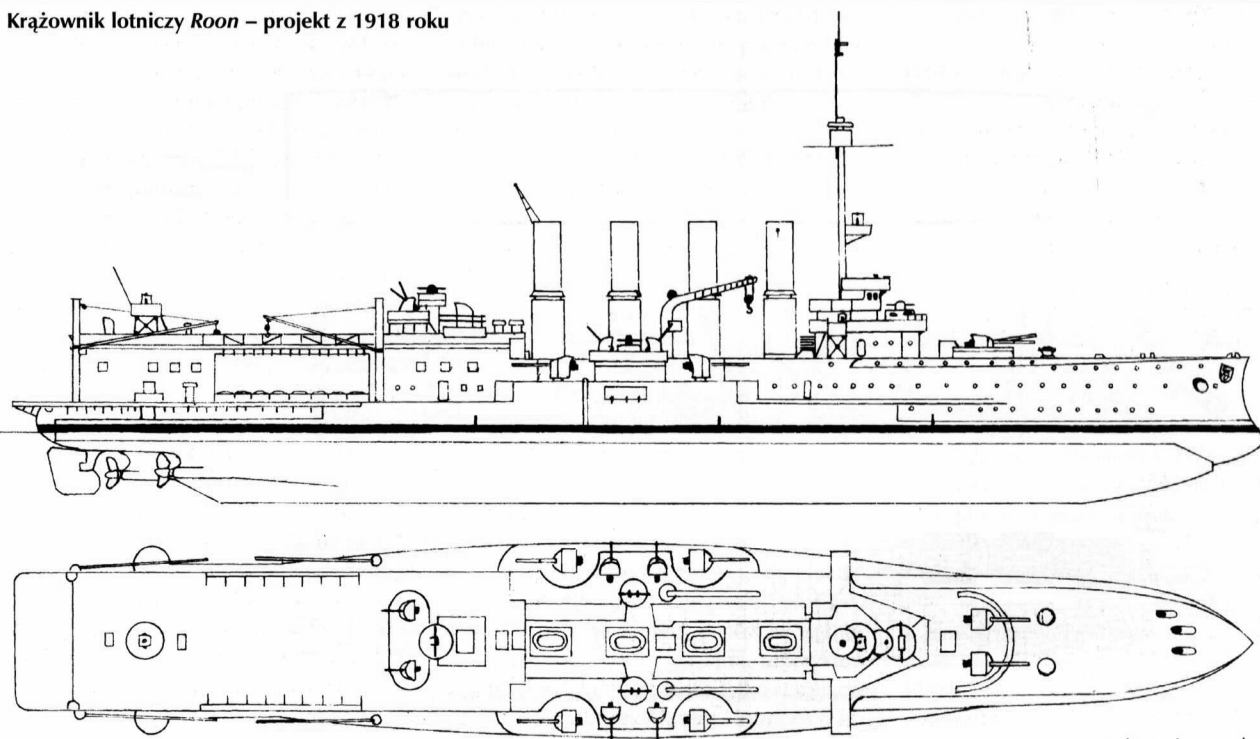
Wraz z koncepcją przebudowy *Roona* rozwijano kolejne projekty oparte już o wykorzystanie kadłubów statków handlowych. Dotyczyło to parowców *Bremen* (17 000 ton BRT, 15 węzłów, długość 173,8 metra), *Königin Luise* (13 000 ton BRT, 15 węzłów, długość 166,3 metra), które także po przebudowie miały przyjąć na swoje pokłady po 10 wodnosamolotów. Tym razem jednak, najprawdopodobniej planowano przebudować je nie na transportowce wodnosamolotów, tylko już klasyczne lotniskowce

pokładowe. Świadczy o tym Memoriał Dowództwa Lotnictwa Morskiego z 11 października 1918 roku. Proponował on przebudowę na takie lotniskowce obu wspomnianych wcześniej parowców, a także statku pasażerskiego *Ausonia*.

Ausonia

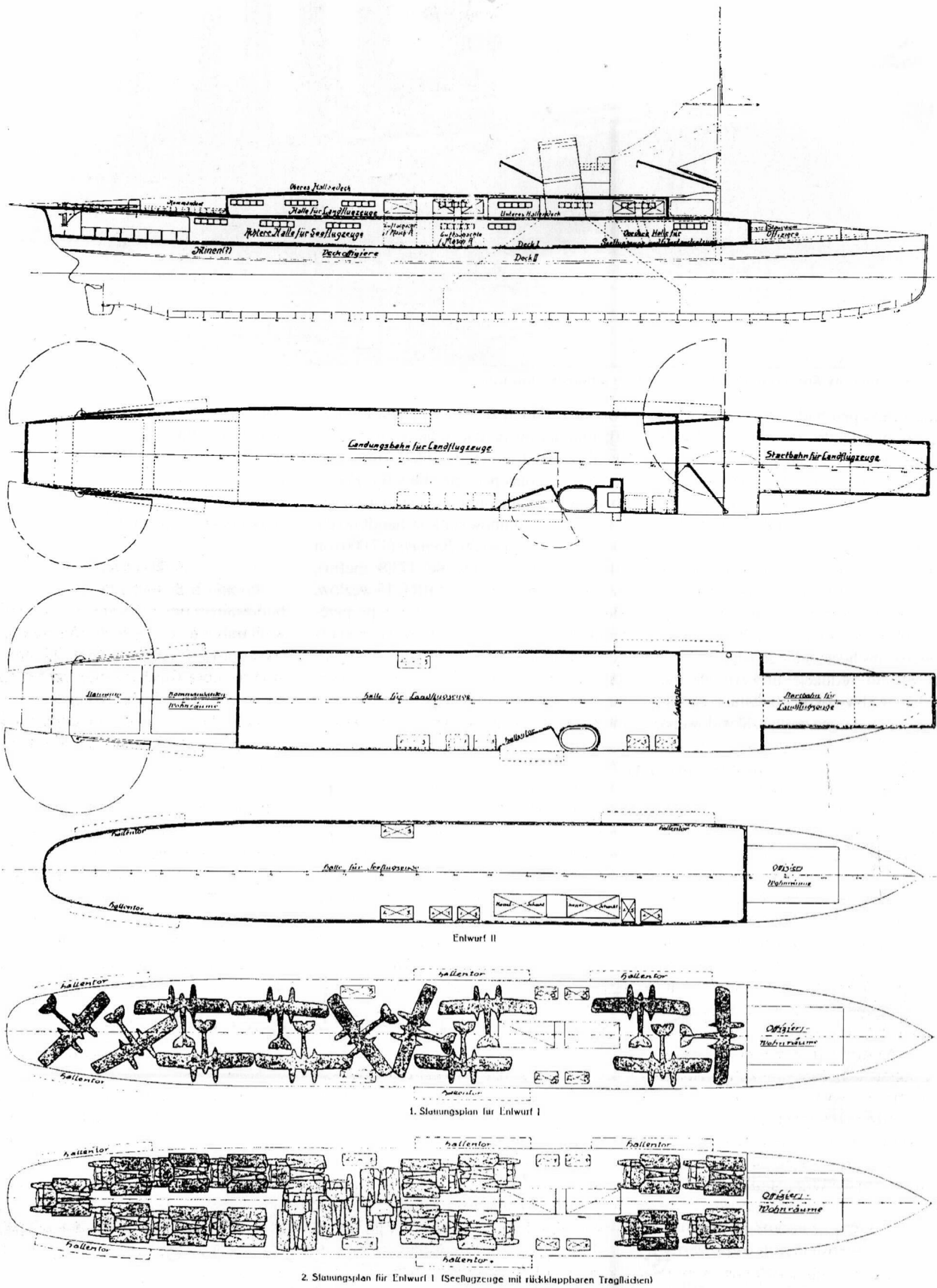
Ausonia była statkiem pasażerskim wybudowanym przez stocznnię Blohm & Voss w Hamburgu dla Włoch. Wybuch wojny spowodował, że statku nie przekazano stronie zamawiającej, a następnie po przystąpieniu Włoch do wojny po stronie państw Ententy został on zarekwirowany

Krążownik lotniczy *Roona* – projekt z 1918 roku



rys. Jerzy Lewandowski

Projekt lotniskowca *Ausonia* z 1919 roku



rys. „Schiffbau“ via Siegfried Breyer

Dane techniczne okrętów			
Stocznia	Oswald	Adeline Hugo Stinnes 3	Stuttgart
	J.L. Thompson & Son, Sunderland	Vulcan, Bremen	Kaiserliche Werft, Danzig
Typ statku	statek parowy	Statek parowy	lekki krążownik
	4 ładownie	4 ładownie	14 sekcji
	1 pokład	2 pokłady	
	9 sekcji	8 sekcji	
Właściciel	Imperial SS. Co. Manchester (Svewright Bacon & Co.)	Adeline Hugo Stinnes 3 DS. GmbH Hamburg	Cesarska Marynarka Wojenna
Wodowanie	11.1905	1909	22.09.1906
Przebudowa	Kaiserliche Werft Danzig	brak danych	Kaiserliche Werft Wilhelmshaven
Czas przebudowy	1918	brak danych	02/05-1918
Wyporność			
BRT/ton	3657/7640	2425/ok. 6000	2500/4002
Wymiary			
Długość	112,5	104,2	117,4
Szerokość	15,3	13,8	13,3
Zanurzenie	6,7	6,0	5,4
Prędkość (węzły)	10	11	24
Uzbrojenie	2 x 88 mm plot L/45 2 wsam	3 wsam	4 x 105 mm L/45 2 x 88 mm plot L/45mm 2 rt 450, 3 wsam
Załoga	4 oficerów 101 marynarzy	6 oficerów 21 marynarzy	14 oficerów 308 marynarzy

przez stronę niemiecką. Projekt przebudowy *Ausonii* na lotniskowiec był autorstwa porucznika S. Reimpella, który w listopadzie 1918 roku złożył na Politechnice Berlińskiej (Technische Hochschule) swoją pracę dyplomową zatytułowaną „Umieszczanie samolotów na pokładzie okrętów”. Projekt lotniskowa *Ausonia* pojawił się właśnie w jego wspomnianej wyżej pracy dyplomowej. Okręt miał posiadać dwa ciągle pokłady lotnicze. Jeden, mniejszy na dziobie i drugi zasadniczy na całej pozostałej długości okrętu (ten mniejszy pokład lotniczy był wyraźnie pochylony ku dziobowi, co mogło być planowane jako ułatwienie dla ewentualnego startu mniejszych i lżejszych maszyn, a zarazem miał wyraźnie być obsługiwany przez dźwigi oraz jednocześnie planowano że będzie on obniżony do pokładu zasadniczego). Jednostka miała posiadać pięć dźwigów (trzy na prawej burcie, dwa na lewej), co wskazuje na to, że planowano zaokrętować na jego pokładzie także wodnosamoloty, możliwe że wyposażone dodatkowo w kofa, choćby dla łatwiejszego przetaczania na samym okręcie.

Okręt miał posiadać wewnętrzny hangar, długości 3/4 okrętu, mogący pomieścić 13 wodnosamolotów lub samolotów. Powstał także projekt zmieszczenia w tymże hangarze aż 19 maszyn, gdyby udało się wprowadzić do służby wodnosamoloty, lub nawet

bardziej samoloty o składanych skrzydłach. Okręt nie miał być lotniskowcem gładkopokładowym. Obok wyraźnie wystającego ponad pokład lotniczy komin, umieszczonego na skraju prawej burty, na wysokości 2/3 długości jednostki, znaleźć się też miała (przed kominem) nadbudówka, prawdopodobnie mająca odgrywać rolę pomostu dowodzenia. Na jednym z zachowanych rysunków projektu widać jakby windę do przenoszenia samolotów z hangaru na zasadniczy pokład lotniczy. Jednak jej istnienie w projekcie, nie jest potwierdzone ponad wszelką wątpliwość.

Projekt nie doczekał się realizacji, głównie dlatego, że pierwsza wojna światowa się zakończyła, a potęga niemieckiej floty spoczęła w wodach Scapa Flow.

Podsumowanie

Niemieckie okręty lotnicze w pierwszej wojnie światowej, to często problem pomijany i zapomniany. Głównie przyczynił się do tego niedorozwój tej klasy okrętów w okresie dwudziestolecia międzywojennego i drugiej wojny światowej. W efekcie specjaliści zajmujący się losami okrętów, w tym także lotniskowców, głównie zajmują się jednostkami brytyjskimi, amerykańskimi i japońskimi, z rzadka tylko starającymi się pokazać losy okrętów lotniczych innych flot. Niemieckie jednostki tego typu odegrały swoją istotną rolę w toku pierw-

szej wojny światowej, przyczyniły się do rozwoju tejże broni morskiej. Niestety już pod banderą Reichsmarine, czy też Kriegsmarine, nie miały okazji ponownie ruszyć do boju. Tam symbolem nie ziszczonej nadziei pozostał nie wprowadzony do służby *Graf Zeppelin*. ●

Bibliografia:

- Abzółtowski S., *Zarys historii lotnictwa morskiego*, [w] „Przegląd Morski”, 1935, s. 126-136 i 200-212.
 Abzółtowski S., *Uwagi o lotnictwie morskim*, [w] „Przegląd Morski”, 1932, s. 2223-2239.
 Cheda W., Małski M., *Lotniska na morzach i oceanach świata*, Warszawa 1986.
 Franz M., *Lotniskowce w II wojnie światowej*, Poznań 1994 (rękopis).
 Gozdawa-Golebiowski J., *Wywerka-Prekurat T., Pierwsza wojna światowa na morzu*, Gdańsk 1973.
 Jane's *Fighting Ships Of World War I*, foreword J. Moore, London 1990.
 Jung D., Weuzel B., Abendroth A., *Die Schiffe und Boote der deutschen seeflieger 1912-1976*, Stuttgart 1977.
 Kaczkowski R., *Lotnictwo w działaniach na morzach*, Warszawa 1986.
 Kosiarz E., *Pierwsza wojna światowa na Bałtyku*, Gdańsk 1979.
 P. Zarzycki, *Okręty lotnicze I wojny światowej*, [w] „Wojskowy Przegląd Techniczny i Logistyczny”, 3/1994, 4/1994.
 „Przegląd Morski” – roczniki 1929-1939
 „Marine Rundschau” – roczniki 1919-1939
 „Nauticus” – roczniki 1919-1939



Schnellbooty w północnej Norwegii 1941-1943

Nieustalony z numeracji kuter torpedowy na wodach norweskich.

fot. zbiory Jarosław Malinowski

W 1941 r. Niemcy rozpoczęły kolejną kampanię zbrojną z jeszcze niedawnym sojusznikiem Związkiem Radzieckim. Walki toczyły się nie tylko w środkowej i wschodniej Europie lecz także na dalekiej północy. Głównym celem kampanii północnej było zajęcie arktycznych portów w Murmańsku i Archangielsku. Jednakże tutaj natarcie wojsk Wehrmachtu nie przyniosło spektakularnych sukcesów, jak to było w przypadku kampanii w Europie wschodniej, a walki lądowe zaczęły przypominać wojnę pozycyjną.

Jednym z najtrudniejszych zadań jakie otrzymała Kriegsmarine była ochrona norweskiego wybrzeża. Głównymi problemami z jakimi borykała się flota był brak odpowiedniej ilości okrętów, personelu i zaplecza lądowego a także bardzo skomplikowana linia brzegowa. Spostrzeżenia i nabywane doświadczenie podczas walk na nowym teatrze działań zaowocowało planem wysłania tam kutrów torpedowych. Miały one zastąpić wycofujące się niszczyciele 6 flotylli w działaniach ofensywnych a także wspomóc obronę wybrzeża.

19 października 1941 r. dowódca sił torpedowych (F. d. T) Kpt. z S. Bütow wydał polecenie sformowania 8 flotylli kutrów torpedowych (8. Schnellbootflottille). Powstała ona oficjalnie 1 listopada 1941 r. w Kilonii. Składała się z nowych, zbudowanych od marca do maja 1941 roku, okrętów S 42 (Oblt. z. S. H.-J. Seeger), S 44 (Oblt. z.

S. K. Merkel), S 45 (Oblt. z. S. W.-D. Babel) oraz S 46 (Oblt. z. S. B. Priebe). Pieczę nad okrętami objął Kptlt. Georg-Stuhr Christiansen, który umieścił swój sztab na okręcie bazie kutrów torpedowych (Schnellbootbegleitschiff) *Adolf Lüderitz* (KptzS. Erasmi). Pływająca baza zapewniała warunki bytowe dla załóg okrętowych oraz ich zaopatrzenie. Jednakże z powodu braku miejsc stacjonowania marynarki w północnej Norwegii, powstała potrzeba dodatkowej jednostki zaopatrzeniowej dla flotylli. Stała się nią pomocnicza baza pływająca (Hilfsbegleitschiff) *Hemösand*, który miał dostarczyć zapasy amunicji i sprzętu do Norwegii.

11 listopada 1941 r. cztery kutry wraz z bazą *Adolf Lüderitz* rozpoczęły marsz z Kilonii do Norwegii. Tymczasowym miejscem bazowania miał stać się port w Vardo, znajdujący się w bliskości zajętego przez Rosjan Półwyspu Rybackiego. Schnellbooty część trasy przebieżyły na hoku oszczędzając tym samym maszyny napędowe. Ich marsz wiódł przez Aalesund, Trondheim i Lødingen. 15 grudnia okręty wpłynęły z powodu złej pogody do Tromsø. Pobyt w Tromsø był okazją do sprawdzenia instalacji okrętowych a także możliwością zejścia załóg na stały ląd. Trzy dni później wraz z niszczycielami Z 25 i Z 27 oraz zbiornikowcem wyszły do Harstadu. Rejs odbył się w silnym sztormie osiągającym w porywach 9 stopni w skali Beauforta i temperaturze

minus 10 stopni. Było to pierwsze zetknięcie się załóg z arktycznym teatrem działań wojennych w jakim przyszło im niedługo operować.

26 grudnia 1941 r. o godz. 12.06 Kptlt. Georg-Stuhr Christiansen otrzymał meldunek o wypadzie brytyjskiego zespołu do Vestfjordu (na południowy-zachód od Narviku). Meldunek mówił o krążowniku i trzech niszczycielach¹. Okrętom flotylli nakazano natychmiastowe przygotowanie się do ataku na siły brytyjskie. Po skompletowaniu przebywających na przepustkach części załogi, okręty o 16.45 opuściły port. Jednakże gęsta mgła ograniczająca znacznie widoczność przyczyniła się do przerwania operacji w dniu 26 grudnia i zawinięciu do Narviku. Podczas rejsu powrotnego S 45 odniósł uszkodzenia i musiał zostać zadokowany celem wymiany śruby napędowej w Tromsø.

27 grudnia brytyjskie okręty wysadziły komandosów pomiędzy Vaagso a Maaloy².

1. Krążownik *Arethusa*, 8 niszczycieli oraz okręty transportowe m.in. desantowe *Prins Albert* i *Princess Charlotte* pod dowództwem kontradmirała *Hamiltona* uczestniczyły w operacji Anklet. Przeprowadzona w dniach od 26 do 28 grudnia 1941 r. akcja była przeprowadzana równocześnie z operacją Archery i miała za zadanie zniszczenie instalacji niemieckich na Lofotach.

2. Operacja „Archery” – krążownik *Kenya*, niszczyciele *Offa*, *Onslow*, niszczyciel eskortowy *Chiddingfold*, okręty desantowe *Prince Charles* i *Prince Leopold*. Podczas ataku zatopiono patrolowce V 5108 i V 5102 oraz zniszczono lub osadzono na mieliznie 5 frachtowców i holowników.

Przeciwko siłom inwazyjnym z Narviku wysłano 3 kutry torpedowe. Pobrały one paliwo 28 grudnia o godz. 16.00 z bazy *Adolf Luderitz*, a następnie wyruszyły Ofotfjordem ku pełnemu morzu. Podczas rejsu *S 42* i *S 44* odniosły uszkodzenia, a operację odwołano.

3 stycznia 1942 r. okręty wyruszyły w dalszą drogę na północ w eskorcie niszczyciela *Z 24*, a trzy dni później osiągnęły Vardo. Port ten miał stać się bazą wypadową przeciwko radzieckiej żegludze. 12 stycznia *S 44* i *S 46* przeniosły się do Madsøy.

Kolejną akcję bojową przeprowadziły kutry *S 44* i *S 46* 13 stycznia 1942 r. w rejonie Kolafjordu. Nie osiągnięto żadnych sukcesów. W kolejnym wypadzie 15 stycznia 1942 uczestniczyły już wszystkie okręty flotylli. Głównym przeciwnikiem załóg i ich okrętów okazała się zła pogoda. Szalejący sztorm, mgła, minusowa temperatura, zatory lodowe oraz brak zwiadu lotniczego, czy informacji wywiadu, przyczyniły się do przerwania operacji i powrotu do bazy. Podobnie miała przebiegać operacja z dnia 22 stycznia, kiedy to z powodu dużych fal trzy kutry torpedowe musiały przerwać operację.

Miejsce bazowania w Semskefjord

27 stycznia 1942 r. kutry wraz z bazą *Adolf Luderitz* przeniosły się z Vardo do Kirkenes. Na miejsce bazowania wybrano Semskefjord, znajdujący się na wschodnim wybrzeżu wyspy Skogeroya od strony Bokfjordu. Okręty osiągnęły nowe miejsce bazowania 28 stycznia 1942 r. Załogi musiały się borykać z częstymi naprawami sprzętu okrętowego. Przy minusowych temperaturach zawodziła artyleria okrętowa, mechanizmy wyrzutni torped, a kadłuby okrętów często doznawały uszkodzeń przez zatory lodowe. Kłopoty powodował także brak części zapasowych, braki socjalne czy paliwowe. Problemy te miały zostać rozwiązane dzięki okrętowi zaopatrzeniowemu flotylli *Hernösand*. Na jego pokładzie znajdowało się m. in.: 50 torped, 50 000 sztuk amunicji różnego typu, 100 bomb głębinowych, 50 min TMA, 25 min MTB, pojemniki z substancjami zadymiającymi (fumatory), paliwo i smary, elementy zapasowe mechanizmów napędowych, woda pitna oraz prowiant na 6 miesięcy a także dwa w pełni umeblowane baraki mieszkalne. Dodatkowo 12 torped i 72 bomby głębinowe znajdowało się na pokładzie bazy kutrów torpedowych *Tanga*. Okręt był w tym czasie jednostką flagową Admirała Morza Norweskiego (Admiral Nordmeer) w Kirkenes i dzięki swoim silnym urządzeniom radiowym utrzymywał łączność z operującymi okrętami podwodnymi. *Hernösand* opuścił Kilo-



Południowa Norwegia. Widok z pokładu kutra torpedowego (*S10 – S16*) na fiord. W głębi widoczny trałowiec typu 35. fot. zbiory Tore Eggan & Przemysław Federowicz

Flotylla kutrów torpedowych w Norwegii (*S10 – S16*). Na pierwszym planie armata plot. 20 mm C/30 lub C/38 na pojedynczej lawecie. fot. zbiory Tore Eggan & Przemysław Federowicz



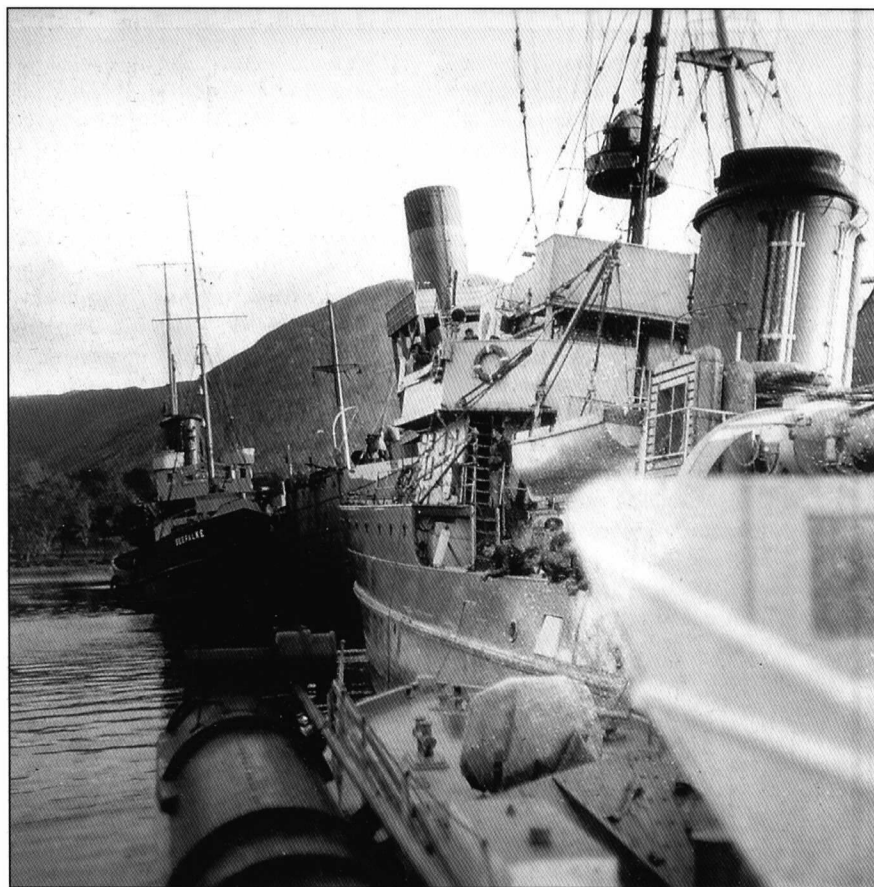


Flotylla kutrów zacumowana do swojej bazy Tanga.

fot. zbiory Jarosław Malinowski

Kuter torpedowy (S10 – S 16) przy burcie trałowca typu 35. W głębi żaglowiec *Seefalke*. Południowa Norwegia.

fot. zbiory Tore Eggan & Przemysław Federowicz



nię 18 grudnia 1941 r. i dopiero 25 stycznia 1942 r. osiągnął rejon stacjonowania flotylli. W międzyczasie, 19 lutego, wszystkie kutry uczestniczyły w akcji przeciwko radzieckim szlakom żeglutowym. Wypad został przerwany przez niekorzystne warunki meteorologiczne.

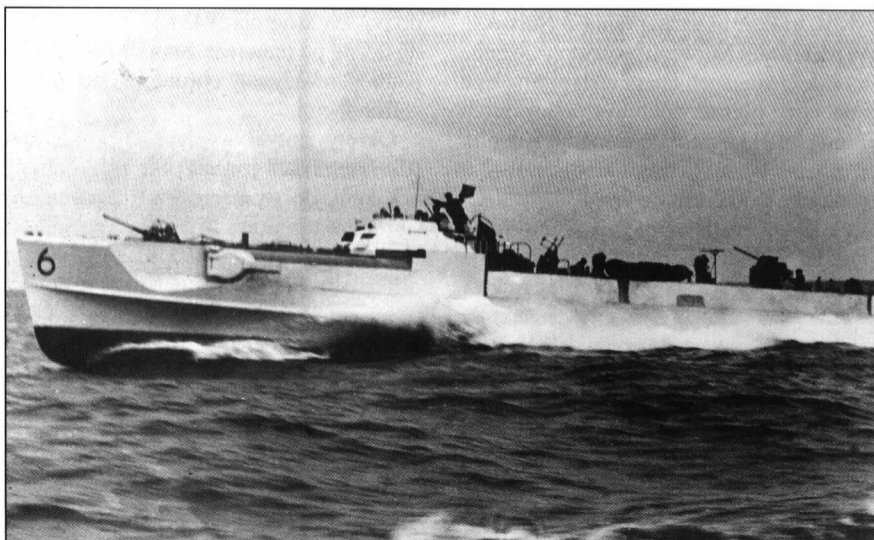
Tymczasem, dzięki barakom oraz wyposażeniu przywiezionemu z Niemiec, znacznie wzrosło morale załóg. Trzeba tutaj zaznaczyć, że już dwumiesięczny pobyt w Norwegii i brak kontaktu z przeciwnikiem oraz praca w nieprzyjaznych warunkach przyczyniły się do jego mocnego nadzarpnięcia. Bezpośrednie bezpieczeństwo miejsca stacjonowania zapewniały lądowe posterunki oraz zagroda minowa przy wejściu do fiordu.

Admiral Nordmeer mógł użyć okręty zarówno do akcji ofensywnych z użyciem torped i min a także do zadań eskortowych wykorzystując ich bomby głębinowe. Pierwsze zadanie eskortowe planowano na 19 marca 1942, kiedy to kutry miały zabezpieczać stawiacze min *Brunner* i *Cobra* w ramach operacji „Bantos”. Jednakże z powodu złej pogody flotylla nie uczestniczyła w operacji. Kolejną akcją zabezpieczenia zaplanowano na 2 kwietnia 1942 r. w ramach operacji minowej „Saft”. Jednakże z tych samych przyczyn okręty nie mogły uczestniczyć w misji. Podobnie udział flotylli w dniu 4 kwietnia 1942 r. został odwołany.

Zerowa przydatność okrętów zmusiła sztab Admiral Nordmeer do innego wykorzystania okrętów. Flotylla miała postawić zapory minowe na radzieckich trasach żeglugowych. 6 czerwca 1942 r. do Kirkenes trafiło 24 min UMB, które zostały przeznaczone na potrzeby 8 flotylli kutrów torpedowych. Na pierwszą akcją minową cztery kutry wyruszyły 14 czerwca 1942 r. Podobnie jak w sześciu poprzednich akcjach i ta została odwołana wskutek panujących tutaj warunków atmosferycznych. Nieudane operacje kutrów torpedowych na arktycznych wodach przyczyniły się do podjęcia decyzji o odwołaniu 8 flotylli do Niemiec.

23 czerwca flotylla otrzymała jako bazę okręt *Tsingtau*, który zastąpił bazę *Adolf Lüderitz*. Ten drugi okręt musiał zastąpić bazę *Tanga*, która została przeniesiona do Narviku. Miał od tej pory służyć, jak poprzednik, do komunikacji z U-bootami na arktycznych wodach. 24 czerwca 1942 r. kutry *S 42*, *S 44*, *S 45* i *S 46* wraz z bazą *Tsingtau* rozpoczęły marsz powrotny do Niemiec. 5 lipca 1942 r. flotylla osiągnęła Kilonię, gdzie następnego dnia okręty weszły do stoczni. Flotylla została rozwiązana 10 lipca 1942 r., a jej okręty weszły w skład 2 i 4 flotylli kutrów torpedowych.

26 czerwca 1942 r. w Semskefjord znalazły się kutry 6 flotylli, które dołączyły do kotwiczącego tam zaopatrzeniowca *Hemösand*. Flotylla składała się z 8 S-bo-



Kolejny kuter w Norwegii. Uwagę zwraca numer „6” namalowany na dziobie, który jest fałszywy.
fot. zbiory Jarosław Malinowski

otów *S 69*, *S 71*, *S 73*, *S 74*, *S 75*, *S 76*, *S 113* i *S 114* dowodzonych przez Kptl. Obermiera. Pierwszą akcją 6 flotylli miała być operacja minowa planowana na 30 czerwca 1942 r. Pięć kutrów miało zaminować wejście do Kolafjordu, gdzie niedługo miały się pojawić statki konwoju „PQ 17”. Z powodu sztormu została ona jednak odwołana. Do ataku na konwój zamierzano użyć ciężkich okrętów Kriegsmarine w ramach operacji „Rösselsprung”. 4 lipca flotylla otrzymała rozkaz osiągnięcia pełnej gotowości

bojowej. Miała uczestniczyć w operacji przeciwko konwojowi minując wejście do Kolafjordu. W skutek prawie całkowitego zniszczenia „PQ 17” operację minową odwołano. Z powodu braku perspektyw na odniesienie sukcesów przez kutry torpedowe w Arktyce, postanowiono użyć 6 flotyllę w walkach na wodach Kanału La Manche. 27 lipca 1942 r. okręty zostały odwołane na południe. 16 sierpnia 5 okrętów weszło do stoczni w Rotterdamie, *S 76* do stoczni w Kilonii, pozostałe *S 69* i *S 113*

Jeden z kutrów torpedowych (*S 10* – *S 16*) w jednej z przystani, prawdopodobnie na Zatoce Bogen. Uwaga zwraca element szybkiej identyfikacji dla lotnictwa w postaci namalowanej swastyki na dachu sterówki.
fot. zbiory Tore Eggan & Przemysław Federowicz



Schnellbooty w północnej Norwegii

były w trakcie przebazowania z Norwegii. W północnej Norwegii pozostały jedynie *Adolf Lüderitz*, spełniający w dalszym ciągu zadania na potrzeby okrętów podwodnych (7 lutego 1943 wszedł do stoczni w Kilonii). *Hernösand* dostał rozkaz 1 sierpnia 1942 r. powrotu z ładunkiem do kraju.

Groźba inwazji alianckiej w Norwegii (notabene nie możliwej do wykonania przez aliantów w tamtym okresie) zaowocowała szeregiem decyzji o wzmocnieniu sił morskich w Norwegii. 1 grudnia 1942 r. została ponownie wystawiona 8 flotylla kutrów torpedowych. W skład jej weszły kutry *S 44* (Lt. z. S. H-J. Quistorp), *S 64* (Kptlt. F. Wilcke), *S 66* (Lt. z. S. H. Schuur), *S 69* (Oblt. z. S. W. Ritter von Georg, od 1 stycznia 1943 r. Oblt. z. S. W. Knapp), *S 108* (Lt. z. S. J. Osterloh) i *S 118* (Lt. z. S. W. Fanger) dowodzone przez Kptlt. Felixa Zymalkowskiego. Wsparcie logistyczne miała zapewniać baza pływająca *Carl Peters* dowodzona przez Oblt. z. S. W. Reuthala. Parowiec *Hernösand* przebywał w tym czasie w stoczni w Kopenhadze (od 25 stycznia 1943 r.

do połowy kwietnia 1943 r.) i miał dołączyć do flotylli po remoncie. Stawiane flotylli zadania przewidywały obronę rejonu Narvik – Trondheim.

Okręty flotylli wypłynęły 17 grudnia (*Carl Peters*) i 18 grudnia (kutry torpedowe) z Kilonii, do wyznaczonego jako miejsce stacjonowania portu Bodo. Baza znajdowała się około 200 km od Narviku i 500 km od Trondheim. 31 grudnia 1942 r. flotylla osiągnęła Trondheim, gdzie okręty poddały licznym naprawom. Na początku lutego okręty osiągnęły Bodo. Wraz z nimi do Bodo przebazowano 1 lutego 4 stare kutry torpedowe *S 11*, *S 13*, *S 15* i *S 16*, które wcześniej stacjonowały w południowej Norwegii. Nowa baza zapewniała lepsze warunki bytowe, jak miało to miejsce w prowizorycznej przystani w Semskefjord. Całe zaplecze przetransportował z Niemiec znany już statek *Hernösand*, który wykonał przynajmniej trzy rejsy na trasie Kilonia – Bodo.

Zła pogoda, braki paliwowe, oraz niedostateczne wyszkolenie załóg przyczyniły się

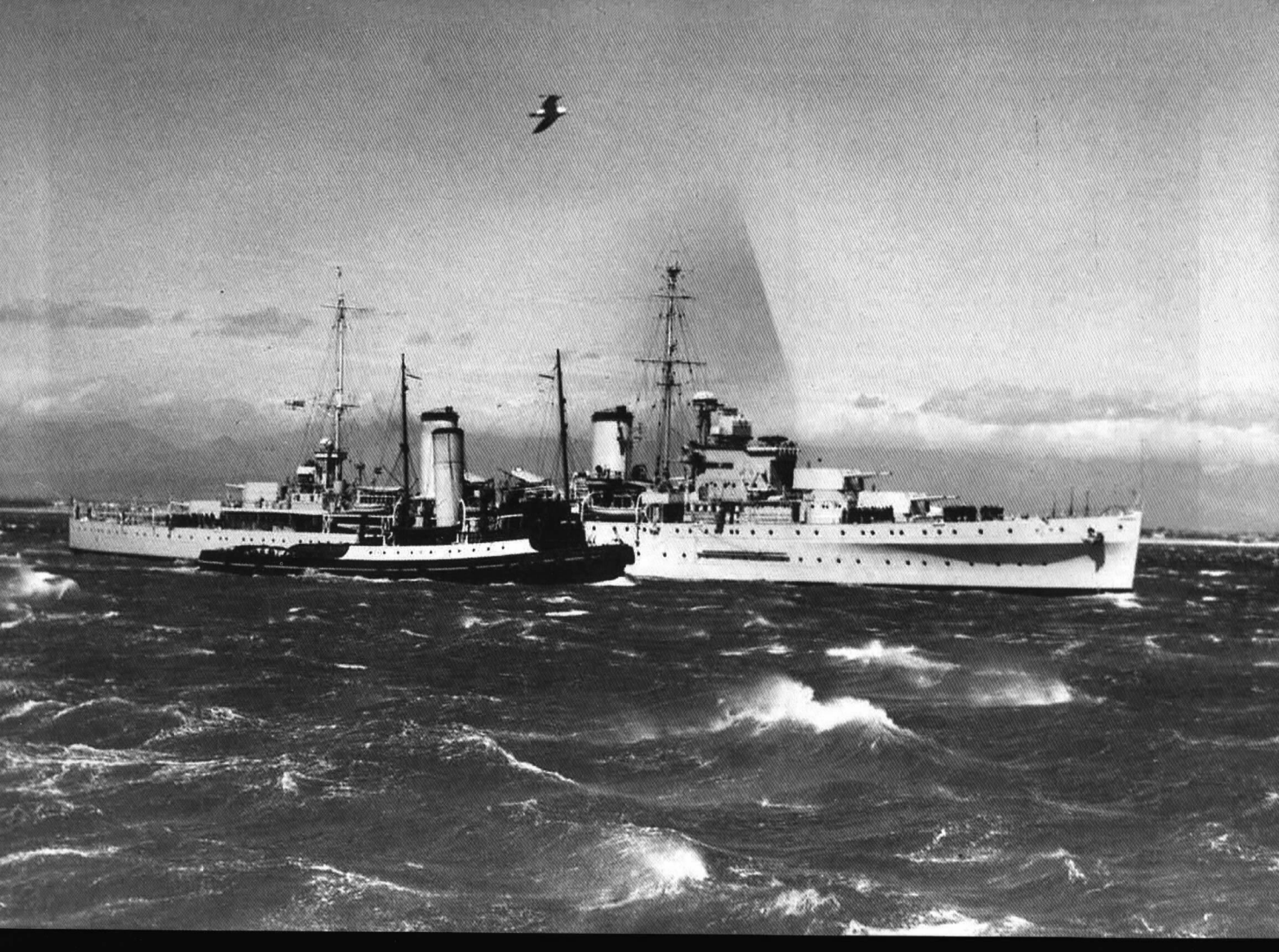
do tego, że kutry torpedowe nie uczestniczyły w żadnych akcjach bojowych. Jedyne rejsy jakie flotylla prowadziła były to szkolenia na otwartych wodach oraz we fjordach (na południe od Narviku). Wobec braku inwazji i wrażliwości kutrów na warunki pogodowe kutry torpedowe odwołano definitywnie z północnej Norwegii. 10 czerwca 1943 flotylla opuściła Bodo i po ośmiu dniach wpłynęła do Kilonii, kończąc tym samym niedużo zastosowania na Arktycznych wodach. ●

Bibliografia:

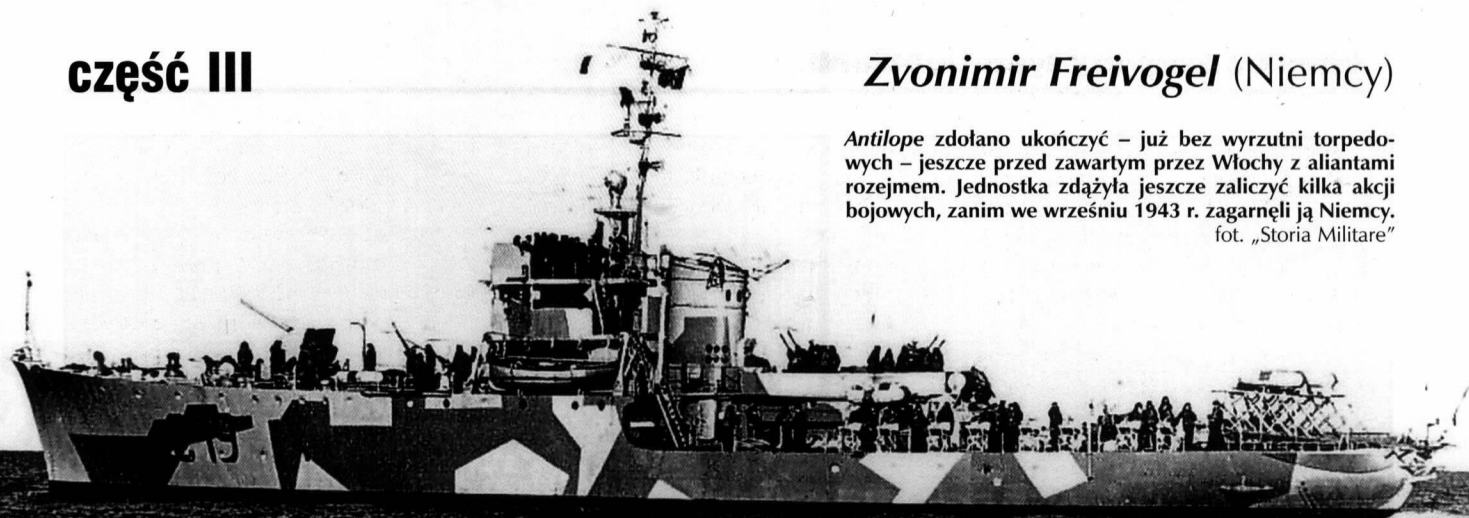
1. Barkmann H., *Die Hilfsbegleitschiffe der Deutschen Schnellbootwaffe im Zweiten Weltkrieg*, „Marine Rundschau” 3/89.
2. Breyer S., *Spezial- und Sonderschiffe der Kriegsmarine (I)*, „Marine Arsenal” nr 30.
3. Hümmelchen, *Die deutschen Schnellboote im Zweiten Weltkrieg*, 1996.
4. Kühn V., *Schnellboote im Einsatz 1939-1945*, Stuttgart 1991.
5. Whitley M., *Deutsche Seestreitkräfte 1939-45 Einsatz im Küstenvorfeld*, Stuttgart 1995.

FOTOKOLEKCJA

Brytyjski krążownik lekki *Amphion*, późniejszy australijski *Perth*, w czasie prób odbiorczych.
fot. zbioty Mike Russell



Antilope zdolano ukończyć – już bez wyrzutni torpedowych – jeszcze przed zawartym przez Włochy z aliantami rozejmem. Jednostka zdążyła jeszcze zaliczyć kilka akcji bojowych, zanim we wrześniu 1943 r. zagarnęli ją Niemcy.
fot. „Storia Militare”



Włoskie korwety typu *Gabbiano*

Pozostałe elementy Malowanie maskujące

Nierzadko pospieszenie budowane kadłuby korwet jeszcze na pochylni otrzymywały charakterystyczny dla włoskich okrętów schemat malowania maskującego, który tworzyły matowe jasno i ciemnoszare (te z odcieniem niebieskawego) plamy w kształcie nieregularnych wielokątów. Na pokładzie dziobowym wymalowane były ukośne białe i czerwone pasy identyfikacyjne jako znak rozpoznawczy dla własnego lotnictwa. Numery taktyczne na burtach były koloru czerwonego, a tratwy ratunkowe czerwono-żółte.

Dla operujących następnie, po zawieszeniu broni, wraz z aliantami jednostek przyjęto jeden z amerykańskich schematów kamuflażu – jasnoszare nadbudówki na ciemnoszarym kadłubie. Po wojnie wszystkie korwety, które ją szczęśliwie przetrwały pomalowane zostały na kolor jasnoszary.

W czasie wojny numery taktyczne okrętów na dziobie poprzedzała litera „C”, a po wojnie zastąpione zostały dwuliterowym skrótem, utworzonym od nazwy korwety. Po gruntownej modernizacji na burtach jednostek pojawiły się nowe trzycyfrowe numery taktyczne poprzedzone literą „F” (nomenklatura NATO).

Załoga

Składała się z pięciu oficerów (w czasie wojny doszło dwóch następnych), 12 podoficerów i 93 marynarzy. Ci ostatni mieli swoje pomieszczenia w części dziobowej i pod pomostem dowodzenia, podoficerowie w środkowej części pod pokładem dziobowym i rufowym, a oficerowie pod pokładem głównym, gdzie oprócz wspomnianych kajut znajdowała się kabina dowódcy, mesa oficerska, dwie pojedyncze kabiny oraz po-

mieszczenie dla trzech osób. Jeżeli porówna się wielkość korwety z dużą liczbą załogi (licznie reprezentowana była obsługa różnorodnego uzbrojenia), to łatwo sobie można wyobrazić ciasnotę na nich panującą, co też potwierdza materiał ikonograficzny. Nawet po wojnie, te stosunkowo małe okręty miały załogi składające się do 100 ludzi.

Powojenna modernizacja

Bezpośrednio po zakończeniu działań wojennych włoska marynarka wojenna miała za zadanie oczyścić wody wokół Półwyspu Apenińskiego z min, co było przyczyną, że korwety typu *Gabbiano* po zdaniu na ląd wyposażenia ZOP i zainstalowaniu na nich wyposażenia trałowego przekształciły się w trałowce.

W roku 1951 rozpoczęła się trwająca do 1956 r. wielka fala modernizacji. W dolnej części mostka urządzono centralę operacyjno-bojową. (Centrale operativa di combattimento/COC). Prostokątne okna zastąpiły okrągłe bulaje. Cała bryła pomostu podniesiona została o jeszcze jeden, dodatkowy pokład, przez co odkryty do tej pory pomost dowodzenia został częściowo zamknięty. Za pomostem znajdowała się nowa kabina nawigacyjna, a na niektórych jednostkach tego typu pojawiły się przed i za bryłą pomostu dodatkowe pomieszczenia dla sztabów flotylli lub dywizjonów. Dotychczasowy magazyn bomb głębinowych zaadoptowano na mesę podoficerską. Silniki elektryczne zachowano wprawdzie, ale odłączono je od wałów napędowych i od tej pory służyły wyłącznie jako prądnice. Dzięki usunięciu baterii uzyskano dodatkowe pomieszczenie i zaoszczędzono na ciężarze. W roku 1950 zainstalowano pierwsze urządzenia radarowe. Na *Gabbiano* pojawił się brytyjski radar,

prawdopodobnie typu 293P ze swoją charakterystyczną anteną, a na *Ibisie* amerykański typu Raytheon SO 13 (ten opracowany i zbudowany w roku 1944 typ radaru przeznaczony był w zasadzie dla mniejszych jednostek). Duże anteny urządzeń radarowych, które weszły później na wyposażenie korwet instalowane były – z uwagi na swój ciężar – na nowych już trójnożnych masztach. Od roku 1956 wszystkie 22 korwety włoskiej marynarki wojennej wyposażone zostały w urządzenia radarowe: na 13 jednostkach zainstalowano dalsze urządzenia typu SO 13, natomiast na trzech innych (między innymi również *Sfinge*) wyposażono w nowszy radar obserwacji powietrznej typu Westinghouse/Bendix AN/SPS-6. Po roku 1962 zainstalowano jeszcze trzy amerykańskie i sześć włoskich urządzeń typu NSM 8. Oprócz tego na wszystkich jednostkach znajdowały się systemy identyfikacji „swój – obcy” (IFF).

Uzbrojenie również uległo modernizacji: najpierw w latach 1951/52 z pokładu dziobowego usunięto pojedynczą armatę plot. kal. 20 mm, a z pokładu nadbudówki obie zdwojone podstawy tego samego kalibru, zastępując je jedną zdwojoną podstawą plot. kal. 40 mm L/56 Bofors. Późniejsze przebrojenia były bardziej rozległe i od roku 1956 wśród korwet typu *Gabbiano* różnić można było grupę okrętów obrony przeciwlotniczej i grupę ścigaczy okrętów podwodnych. Jednostki pierwszej z wymienionych grup, do której zaliczały się m.in. *Ape*, *Chimera*, *Cormorano*, *Danaide*, *Fenice*, *Flora*, *Pellicano*, *Pomona*, *Sibilla* i *Sfinge* uzbrojone były w dwie podwójne podstawy armat plot kal. 40 mm, po jednej na dziobie i rufie. Zaliczająca się do tej samej grupy *Folaga* zachowała natomiast do roku 1959 swoją dziobową armatę kal. 100 mm.



Powojenna fotografia *Pellicano*, uzbrojonego w wyrzutnię typu „Hedgehog” Mk 10, pojedynczą armatą kal. 40 mm na dziobie i rufie, wyrzutniami torpedowymi i zrzutniami bomb głębinowych. Na szczycie masztu kopuła radaru typu „SL” wzgl. jego włoskiej wersji.

fot. Aldo Fraccaroli

Uzbrojenie wspomnianych jednostek uzupełniały dwie pojedyncze wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm i miotacz bomb głębinowych typu Hedgehog Mark 10, który znajdował się na rufie. Zrzutnia bomb głębinowych typu „Gatteschi” zastąpiona została konstrukcją typu IMN z dwoma płaszczyznami na łączną liczbę 12 bomb głębinowych typu Mark 6. *Pomona* i *Sibilla* pozbawione były wspomnianych zrzutni bomb głębinowych, a *Cormorano* i *Danaide* z racji przebudowania na jednostki flagowe dywizjonów nie miały miotacza typu „Hedgehog”.

Grupę „prawdziwych” ścigaczy okrętów podwodnych tworzyły po przebudowie *Baionetta*, *Bombarda*, *Crisalide*, *Driade*, *Farfalla*, *Gabbiano*, *Gru*, *Ibis*, *Scimitarra* i *Urania*. Te z kolei uzbrojone były w trzy armaty kal. 40 mm; jedna pojedyncza podstawa znajdowała się na dziobie, a jedna zdwojona za kominem. *Bombarda* i *Gabbiano* zachowały na dziobie swoje pojedyncze armaty plot. kal. 20 mm L/70. Uzbrojenie wspomnianych jednostek uzupełniały dwie pojedyncze wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm, bębnowy miotacz bomb głębinowych typu „Hedgehog” Mark 15 ustawiony

przed dziobową armatą kal. 40 mm oraz dwie zrzutnie bomb głębinowych typu „Gatteschi”, zastąpione później urządzeniem typu IMN (po 6 bomb głębinowych typu Mark 6). *Scimitarra* natomiast pozbawiona była wspomnianych zrzutni. Ogień armat kal. 40 mm kierowany był urządzeniem typu Mark 51. W następnych latach przeprowadzono tylko drobne zmiany. *Cormorano*, *Farfalla* i *Sibilla* w miejsce zrzutni bomb głębinowych otrzymały przeciwpodwodne pociski manewrujące typu „Meteor P 1”. *Ape* przebudowano w roku 1965 na okręt – bazę i transportowiec komandosów podwodnych batalionu „Appoggio Arditi Incursori”, kontynuującego tradycję pletwonurków z 10. Flotyli MAS (Decima Flottiglia MAS). Jej uzbrojenie zredukowano do dwóch armat plot. kal. 20 mm L/70, a na rufie jednostki zainstalowano hangar dla miniaturowych środków bojowych, dźwigi do ich opuszczania na wodę, tudzież inne specjalistyczne wyposażenie.

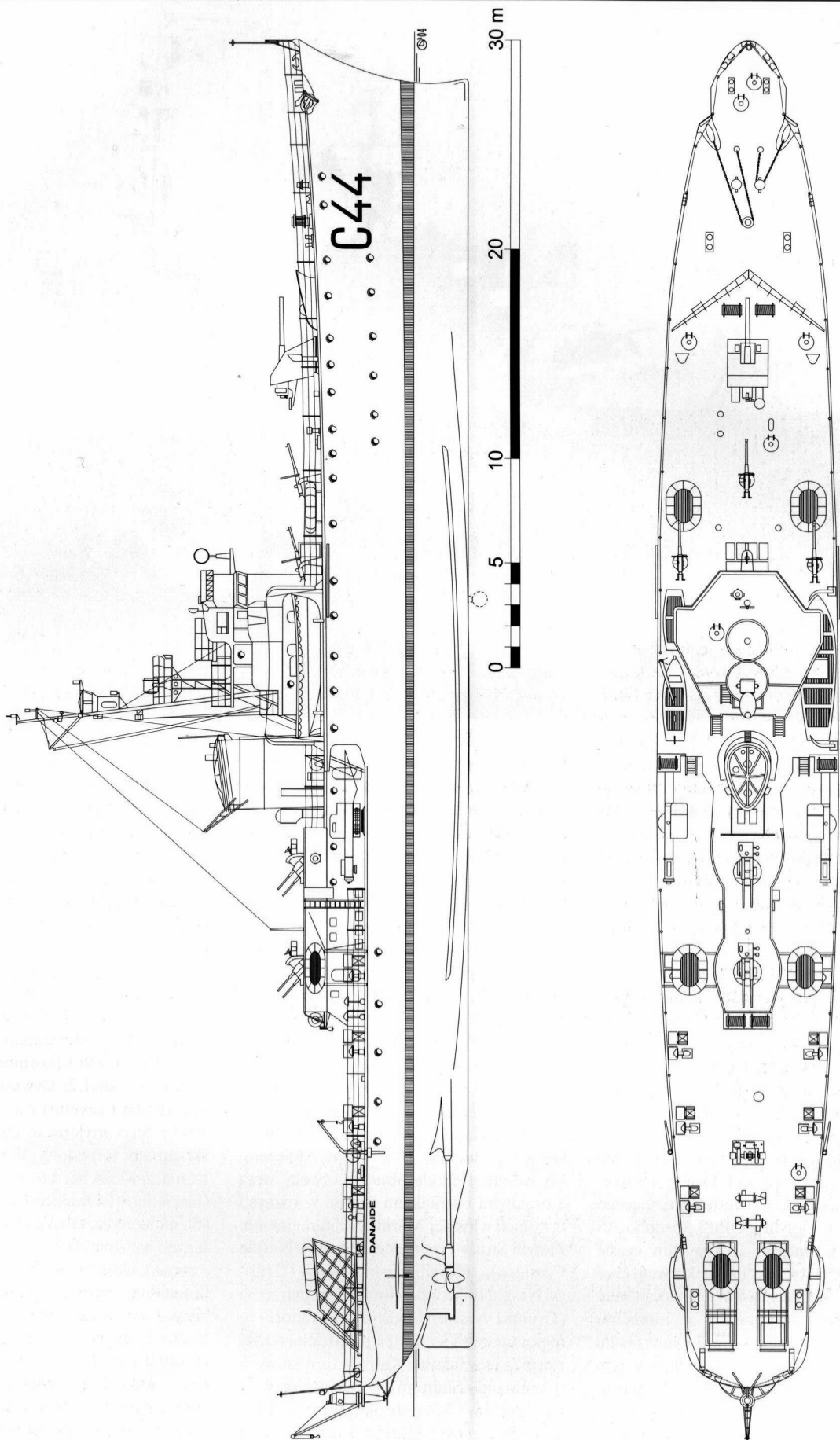
Historia służby

Na podstawie tabelki z nr 66 „OW” przekonać się można, że w przypadku 40 korwet o numerach burtowych od C 11 do C 50 chodziło o pierwszą grupę jednostek tej klasy, które jeszcze przed wycofaniem się Włoch z wojny u boku „Osi” niemalże w komplecie zdolano przynajmniej zwodować, z których to budowę 29 ukończono, a trzy z nich stracono w wyniku działań wojennych. Najlepszymi rezultatami poszczycić się mogą stocznice „Ansaldo” w Voltri

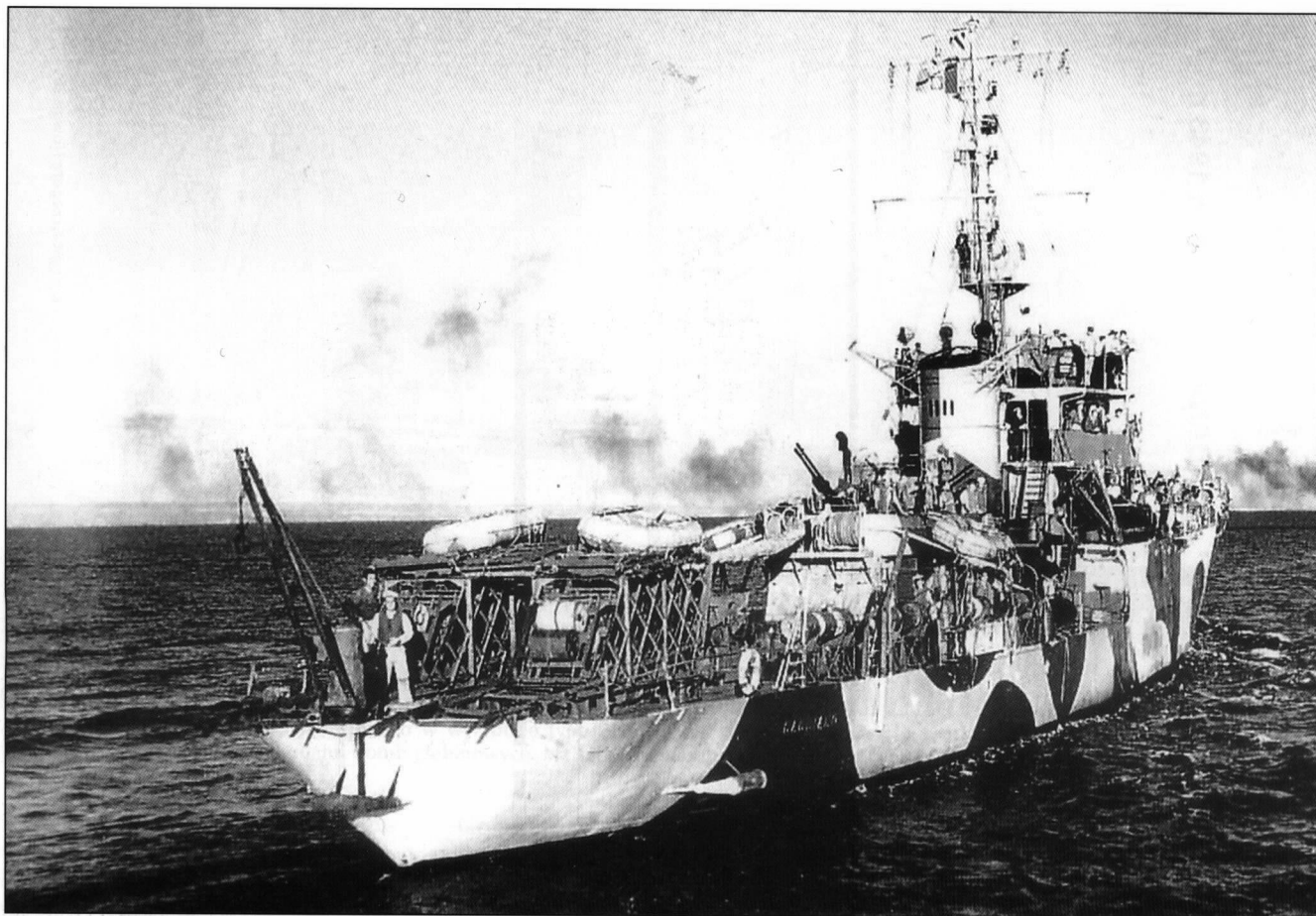
Dane taktyczno-techniczne korwet typu *Gabbiano* (1943)

Wyporność standard:	658-673 t
Wyporność konstrukcyjna:	712-723 t
Maksymalna wyporność:	728-743 t
Długość w K LW:	63,15 m
Maksymalna długość:	64,40 m
Maksymalna szerokość:	8,71 m
Maksymalne zanurzenie:	2,53 m
Napęd:	2 silniki wysokoprężne a 1750 KM 2 silniki elektryczne a 75 KM
Maksymalna prędkość:	18 węzłów
Zasięg (Mm/w):	3450/10 wzgl. 1450/18
Uzbrojenie:	1 x 100 mm, 7 x 20 mm, 2 wyrzutnie torpedowe kal. 450 mm 8 wyrzutni bomb głębinowych, 2 zrzutnie bomb głębinowych, 2 holowane torpedy ZOP
Załoga:	7 oficerów, 12 podoficerów, 93 marynarzy

DANAIDE C 44 w 1943 r.



Rys. Copyright Grzegorz Nowak 2004



Gabbiano, tym razem w roli eskortowca. Fotografia z czasów wojny. Pokład „ugina” się pod różnorodnym sprzętem i wyposażeniem. Na rufie widoczny dźwиг do spuszczenia na wodę torpedy ZOP.

fot. zbiory Achille Rastelli

i Sestri Ponente oraz CRDA w Trieście i Monfalcone, gdyż przed wrześniem 1943 r. zdołano w nich ukończyć budowę wszystkich zleconych im i należących do pierwszej grupy korwet, co je uchroniło przed zagarnięciem ich przez Niemców. Jednostki budowane przez stocznię O. T. O. w Livorno, „Navalmecchanica” w Castellmare di Stabia, „Breda” w Mestre i prawie wszystkie korwety wchodzące w skład drugiej grupy, o numerach burtowych od C 51 do C 70 wpadły w ręce Niemcom. Z tej liczby zawieruchę wojenną przetrwała jedna jedyna korweta oraz dwie inne, w przypadku których dalsza budowa została wstrzymana.

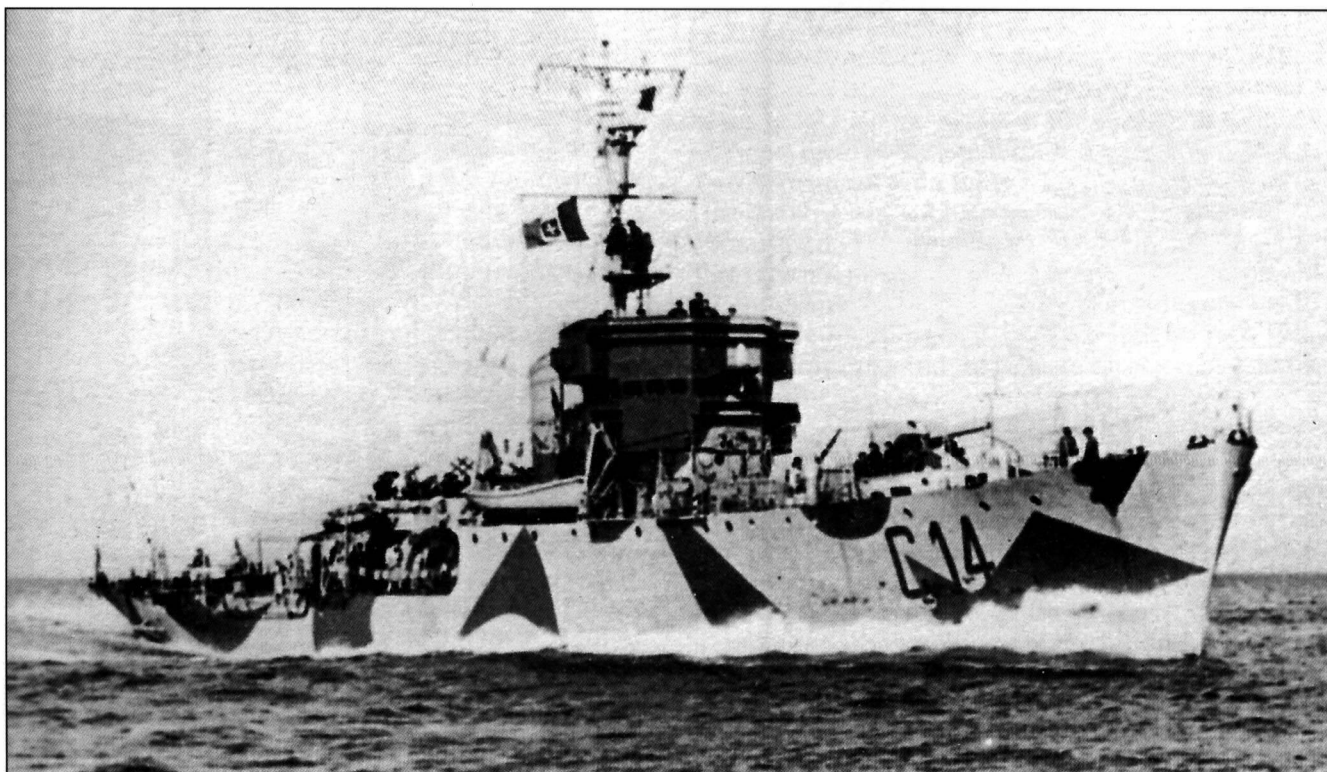
GABBIANO (pol. mewa) po ukończeniu budowy przydzielono do 1. Dywizjonu Korwet (1. Squadriglia Corvette) operującego w składzie 3. Flotyli ZOP (3. Gruppo AS {Antisom}), stacjonującej w tym czasie w Trapani. Od stycznia 1943 r. korweta chodziła w eskorcie konwojów płynących między Włochami a Tunisem i do momentu podpisania zawieszenia broni we wrześniu 1943 r. wzięła udział w 102 akcjach, w tym 18 patroli przeciwpodwodnych i 22 eskort. W dniu 22 kwietnia 1943 r. *Gabbiano* przyczynił się do zniszczenia brytyjskiego okrętu podwodnego *Sahib* na północ od Sycylii

(patrz też *Euterpe*), obkładając najpierw zanurzony okręt podwodny bombami głębinowymi, a po jego pojawieniu się na powierzchni korweta ostrzelała go z broni lufowej. Ciężko uszkodzony *Sahib* musiał się sam zatopić. Ponieważ *Gabbiano* był pierwszą oddaną do służby korwetą poszczycić się może największą liczbą przebytych mil morskich spośród wszystkich jednostek bliźniaczych, bo 14 383. W momencie ogłoszenia zawieszenia broni korweta znajdowała się w Palermo, skąd podążyła w kierunku Malty, aby przyłączyć się do aliantów staczając po drodze pojedynkę z czterema promami artyleryjskimi Kriegsmarine. U boku aliantów jednostka eskortowała konwoje między Bizertą a Algierem. Po wojnie i modernizacji korweta wraz z ocalałymi bliźniakami służyła w różnych flotyllach włoskiej Marina Militare, jak np. Flotyli Straży Granicznej (Gruppo Navale Costiero), Flotyli Eskortowej (Gruppo Navale di Scorta), Flotyli Zaopatrzenia (Gruppo Navale Logistico). Niektóre ze wspomnianych jednostek przydzielono były również Dowództwu Kutrów Torpedowych (Commando Siluranti), służąc w charakterze okrętów szkolnych dla przyszłych mechaników, czy specjalistów z dziedziny obsługi sonaru. Po zmiennej i bogatej karierze

Gabbiano skreślono z listy floty w dniu 1 listopada 1971 r. a jego rozbiórkę zakończono do roku 1974.

PROCELLARIA (rybitwa) po wcieleniu do służby zasilila 1. Dywizjon Korwet, lecz jej kariera była bardzo krótka, gdyż już w dniu 31 stycznia 1943 r. w trakcie eskortowania mieszanego włosko-niemieckiego konwoju z Bizerty do Trapani korweta weszła na minę. Wszystkie próby uratowania jednostki spaliły na panewce i *Procellaria* po trzech godzinach znikła w głębinach.

CORMORANO (kormoran) wszedł natomiast w skład 2. Dywizjonu Korwet (2. Squadriglia Corvette) i w dniu 21 sierpnia 1943 r. jego artyleria strąciła nieprzyjacielski samolot torpedowy. W momencie ogłoszenia zawieszenia broni, w dniu 8 września, jednostka znajdowała się w porcie Bastia na Korsyce, skąd miała wyjść do Portoferraio na Elbie. W dniu 10 września razem z torpedowcem *Aliseo* korweta zaatakowała znajdujące się koło Bastii niemieckie jednostki, zatapiając ścigacze okrętów podwodnych *UJ 2203* (eks-*Austral*), *UJ 2219* (eks-*Insuma*) i barkę desantową *F 612*. Dwie inne barki, *F 366* i *F 387* odniosły tak ciężkie uszkodzenia, że załogi musiały je samozatopić. Następnie *Cormorano* z Malty i Tarentu eskortował alianckie konwoje.



Pellicano w charakterystycznym malowaniu maskującym. Wspomniana korweta była jedną z jednostek, która kontynuowała swoją służbę w powojennej Marina Militare. fot. zbiory Elio Endo

Po wojnie krótko występował w charakterze trałowca, a następnie po modernizacji klasyfikowany był jako korweta obrony przeciwlotniczej. W dniu 1 lipca 1971 r. skreślony z listy floty.

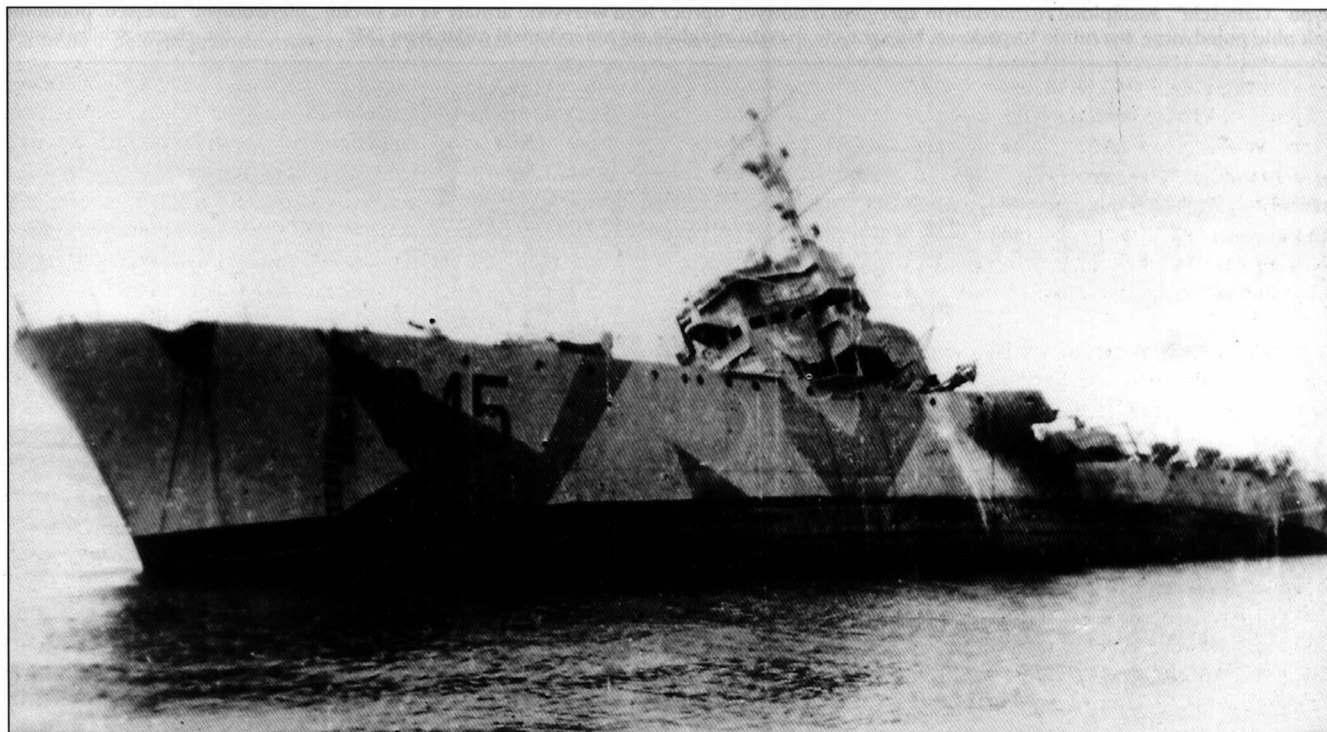
PELICANO (pelikan) w składzie 1. Dywizjonu Korwet operował z bazy w Neapo-

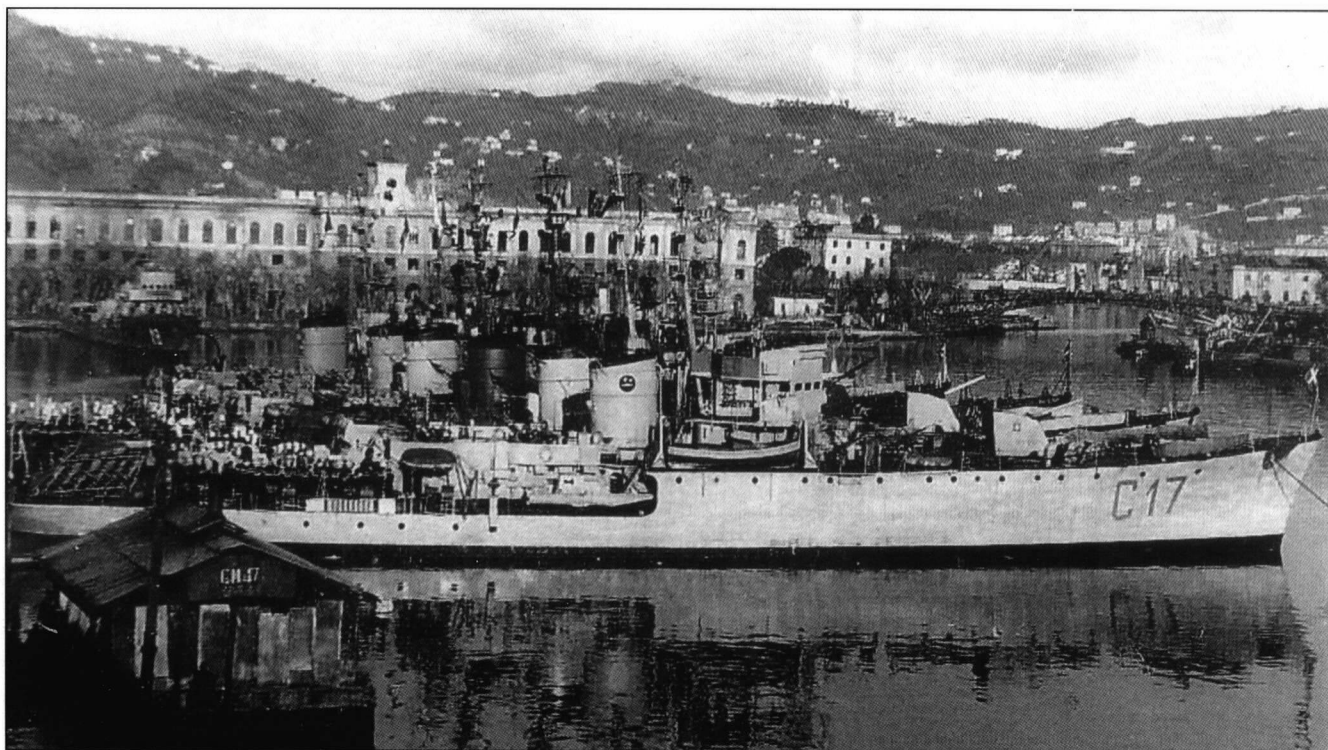
lu. Po wzięciu udziału w 39 akcjach bojowych skierował się po ogłoszeniu zawieszenia broni na Malte, dokąd przybył 15 września 1943 r. Po dwóch tygodniach przebazowany do Tarentu, skąd u boku aliantów operował jako eskortowiec. Po zakończeniu wojny jednostkę przebudowano na kor-

wetę obrony przeciwlotniczej, pozostającą w aktywnej służbie do dnia 1 lipca 1969 r.

CIGOGNA (bocian) razem z *Gabbiano* operował w składzie 1. Dywizjonu z bazą w Trapani. W dniu 14 marca 1943 r. serią bomb głębinowych zatopił na północ od Sycylii (około 4 mil morskich na północ

Uszkodzona przez bomby lotnicze *Cigogna* chcąc uniknąć zatonięcia wyrzuciła się w Messynie na brzeg. Podczas odwrotu wojsk niemiecko-włoskich z Sycylii została następnie zatopiona przez własną załogę. fot. Bibliothek für Zeitgeschichte





Korwety *Folaga*, *Ape*, *Cormorano*, *Danaide*, *Driade* i *Ibis* sfotografowane w grudniu 1945 r. Wkrótce przebudowane zostały na tralowce. Było przed nimi jeszcze wiele lat służby. fot. zbiory Achille Rastelli

od przylądka San Vito) brytyjski okręt podwodny *Thunderbolt* (były *Thetis*, przemianowany po zatonięciu w 1939 r. i podniesieniu z dna w roku 1940). W dniu 24 lipca 1943 r. stojąc na kotwicy w Messynie trafiona została przez alianckie bomby. Ciężko uszkodzona i trawiona pożarem zdryfowała na mieliznę i podczas odwrotu z Sycylii została samozatopiona.

FOLAGA (łyska) przydzielona do 2. Dywizjonu Korwet, który operował na wodach Morza Tyrreńskiego. Do września 1943 r. wzięła udział w 44 patrolach ZOP i 11 operacjach eskortowych. W dniu 18 sierpnia w pobliżu Bastii razem z bliźniaczą *Minervą* zaatakowała i zatopiła brytyjski okręt podwodny *Saracen*. Po zawieszeniu broni korweta eskortowała alianckie

konwoje na Morzu Jońskim. Po wojnie przebudowana na korwetę obrony przeciwlotniczej (jako jedyna spośród wszystkich jednostek bliźniaczych zachowała do roku 1959 swoją dziobową armatę kal. 100 mm). Już w dniu 1 sierpnia 1965 r. skreślona z listy floty.

IBIS operował w składzie 1. Dywizjonu Korwet z bazą w Neapolu. Jednostka wzię-

Korweta *Ibis* w niemalże pierwotnym wyglądzie, choć fotografię wykonano już po wojnie. Z pokładu znikły tylko zrzutnie bomb głębinowych typu „Gatteschi”, zastąpione różnorodnym sprzętem tralowym, oprócz tego wszystkie armaty są na swoim „pierwotnym” miejscu, podobnie jak obie pojedyncze wyrzutnie torpedowe. Na szczycie masztu znajduje się amerykański radar typu „SL”. fot. zbiory Achille Rastelli





Po kolizji z torpedowcem *Pegaso* wiosną 1943 r. *Antilope* wciągnięta zostaje na pochylnię celem usunięcia odniesionych uszkodzeń.

fol. „Storia Militare”

ła udział w 35 akcjach bojowych, uszkodzając prawdopodobnie w dniu 18 czerwca 1943 r. nieprzyjacielski okręt podwodny, a 25 sierpnia zestrzeliła nieprzyjacielski samolot typu De Havilland „Mosquito”. Do końca działań wojennych korweta operowała u boku aliantów. Po wojnie zmodernizowana. W służbie do 1 lipca 1971 r.

GRU (żuraw) historia służby (1943-1971) podobna jak w przypadku korwety *Ibis*, tzn. początkowo w składzie Regia Marina, następnie u boku aliantów, po wojnie Marina Militare. Skreślony z listy floty w dniu 1 sierpnia 1971 r.

ANTILOPE (antylopa) przydzielona została do 1. Dywizjonu Korwet w Trapani. W dniu 30 marca 1943 r. zderzyła się z torpedowcem eskortowym *Pegaso* odnosząc ciężkie uszkodzenia. Po prowizorycznej naprawie odesłana do stoczni macierzystej, gdzie została ponownie uszkodzona, tym razem za sprawą alianckich bomb lotniczych. Po wycofaniu się Włoch z wojny po stronie „Osi” korweta wpadła w ręce Niemcom, którzy po wyremontowaniu wcielili ją do służby jako ścigacz okrętów podwodnych *UJ 6082*. W dniu 17 sierpnia 1944 r. podczas alianckiej operacji lądowa-

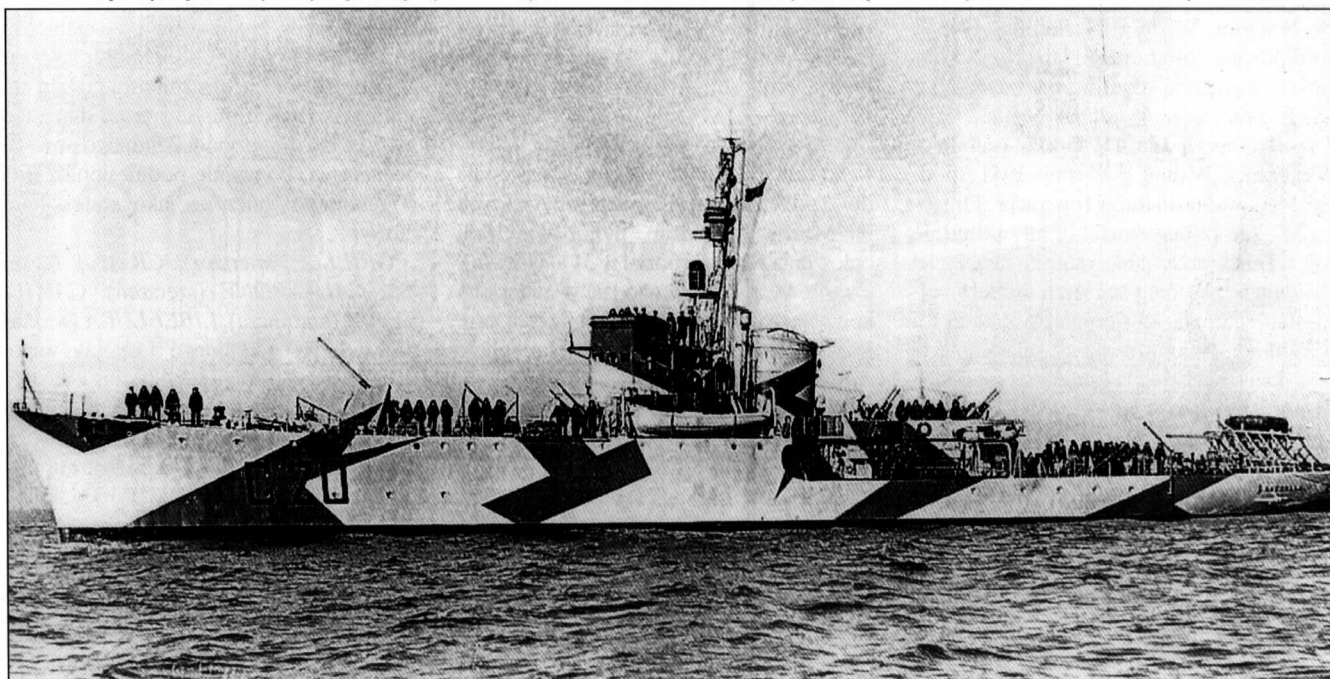
nia w południowej Francji (Operation „Dragoon”) jednostka stała się ofiarą amerykańskiego niszczyciela *Endicott* i brytyjskich kanonierek *Aphis* i *Scarab*. Razem ze ścigaczem *UJ 6073* (eks jacht *Kemed Allah*) była włoska korweta znalazła swój grób w zatoce La Ciotat¹. Starsze źródła² podają, że *UJ 6082* zatopiony został w dniu 15 sierpnia 1944 r. ogniem artylerii amerykańskiego niszczyciela *Sommers* około 70 mil

1. według źródła nr 6 i 13 podanej na końcu artykułu bibliografii.

2. patrz pozycja nr 10 wspomnianej bibliografii.

Gazzella z pełnym przewidywanym przez projekt uzbrojeniem. Jednostka zatонуła jeszcze przed rozejmem.

fol. zbiory Achille Rastelli





Sfotografowana w dniu 18 marca 1965 r. *Ape* poszczycić się mogła najdłuższą służbą. Tutaj jako okręt-baza podwodnych komandosów z radykalnie zredukowanym uzbrojeniem i hangarem dla miniaturowych środków bojowych. Następnie weszła w skład jednostek pomocniczych z oznaczeniem A 5328. fot. Achille Rastelli

na południe od Cannes, natomiast według jeszcze innego włoskiego źródła³ *Antilope* znaleziono po wojnie w stanie pół zatopionym w jednym z portów (La Ciotat?).

GAZZELLA (gazela) operowała z bazy w La Maddalena na Sycylii. Sześć miesięcy po ukończeniu budowy korweta weszła w dniu 5 sierpnia 1943 r. koło Asinara (Sycylia) na minę, tonąc w ciągu jednej minuty.

CAMOSCIO (kozica, gienza) operowała w składzie 1. Dywizjonu Korwet z bazą w Neapolu. W dniu 24 sierpnia 1943 r. uszkodzona została przez alianckie lotnictwo i następnie skierowana na remont do Livorno, gdzie ją zdobyli Niemcy. Jako *UJ 6081* operowała u wybrzeży południowej Francji. W dniu 15 sierpnia 1944 r. podczas lądowania aliantów (operacja „Dragon”) zatopiona została na południe od Cannes przez amerykański niszczyciel *Sommers*⁴. Według starszych źródeł⁵ jednostka zatonała 17 sierpnia w Zatoce La Ciotat koło Tuluzy, stając się ofiarą amerykańskiego niszczyciela *Endicott* i brytyjskich kanonierek *Aphis* i *Scarab*.

Korwety *CAPRIOLO* (sarna), *ALCE* (łoś) i *RENNA* (renifer, ren) zostały zdobyte przez Niemców w Livorno, kiedy te znajdowały się jeszcze w budowie. Zamierzano nimi zasilić 6. Flotyllę Eskortową Kriegsmarine (6. Sicherungsflottille), więc nadano im oznaczenia *UJ 6083*, *UJ 6084* oraz *UJ 6085* i przeholowano je do Genui, gdzie miano dokończyć prace wyposażeniowe.

W dniu 16 sierpnia 1944 r. korwecie *Renna* zmieniono oznaczenie na *UJ 2230*, gdyż przydzielona została do 22. Flotylli ZOP (22. U-Jagdflottille). Na krótko przed wcieleniem do służby jednostka zatonała razem z byłym *Capriolo* 5 września 1944 r. w Genui, w czasie alianckiego nalotu. *UJ 6084* (eks-*Alce*) w nieukończonym stanie został samozatopiony 24 kwietnia 1945 r. w Genui przez Niemców podczas ich odwrotu. Również i w tym przypadku źródła niemieckie⁶ nie pokrywają się z włoskimi⁷. Te ostatnie podają, że to *Renna* zatonała w roku 1944 podczas nalotu, natomiast pozostałe dwie jednostki samozatopiono w kwietniu 1945 r.

APE (pszczoła) po wcieleniu do służby wchodziła początkowo do 4. a następnie do 2. Dywizjonu Korwet, operujących na Morzu Tyrreńskim, biorąc do chwili ogłoszenia rozejmu udział w 31 akcjach bojowych, by następnie chodzić w alianckich konwojach wyruszających z Malty i Algieru. Po wojnie służyła najpierw jako okręt obrony przeciwlotniczej a następnie jako transportowiec podwodnych komandosów, z nowym numerem burtowym A 5328, dzięki czemu stała się jednostką najdłużej pozostającą w aktywnej służbie spośród wszystkich korwet typu *Gabbiano*. Z listy floty skreślono ją dopiero 31 lipca 1981 r., a swojego żywota dokonała 27 lutego 1986 r. jako okręt-cel, zatopiony celnym pociskiem raketowym typu „Otomat-Teseo” wystrzelonym z pokładu fregaty *Euro*.

VESPA (osa) natomiast jeszcze przed ukończeniem budowy stała się niemiecką zdobyczą wojenną w Pozzuoli, skąd ją przeholowano do Genui. W dniu 29 września 1943 r. nadano jej oznaczenie *UJ 2221* operując do 24 kwietnia 1945 r. pod banderą Kriegsmarine, kiedy to została zatopiona przez własną załogę w Genui.

LUCCIOLA (robaczek świętojański) miała się pierwotnie nazywać *Zanzara* (komar) i została w nieukończonym stanie zagarnięta przez Niemców 13 września 1943 r. kiedy znajdowała przy nabrzeżu wyposażeniowym w Catellamare. Podczas odwrotu Wehrmachtu z miasta i portu została 17 września puszczona na dno, stąd nie zdążono jej już nadać żadnego nowego oznaczenia. Po wojnie podniesiona z dna i rzekomo ukończona jako statek handlowy.

GRILLO (świerszcz), *CICALA* (cykada), *CALABRONE* (szerszeń), *CAVALLETTA* (szarańcza), *LIBELLULA* (ważka) doświadczyły podobnego losu jak wspomniana wyżej *Lucciola*. Wszystkie z wymienionych korwet zdobyte zostały w dniu 13 września przez zajmujące port wojska niemieckie i po czterech dniach samozatopione zostały podczas odwrotu. Po wojnie pocięte na złom.

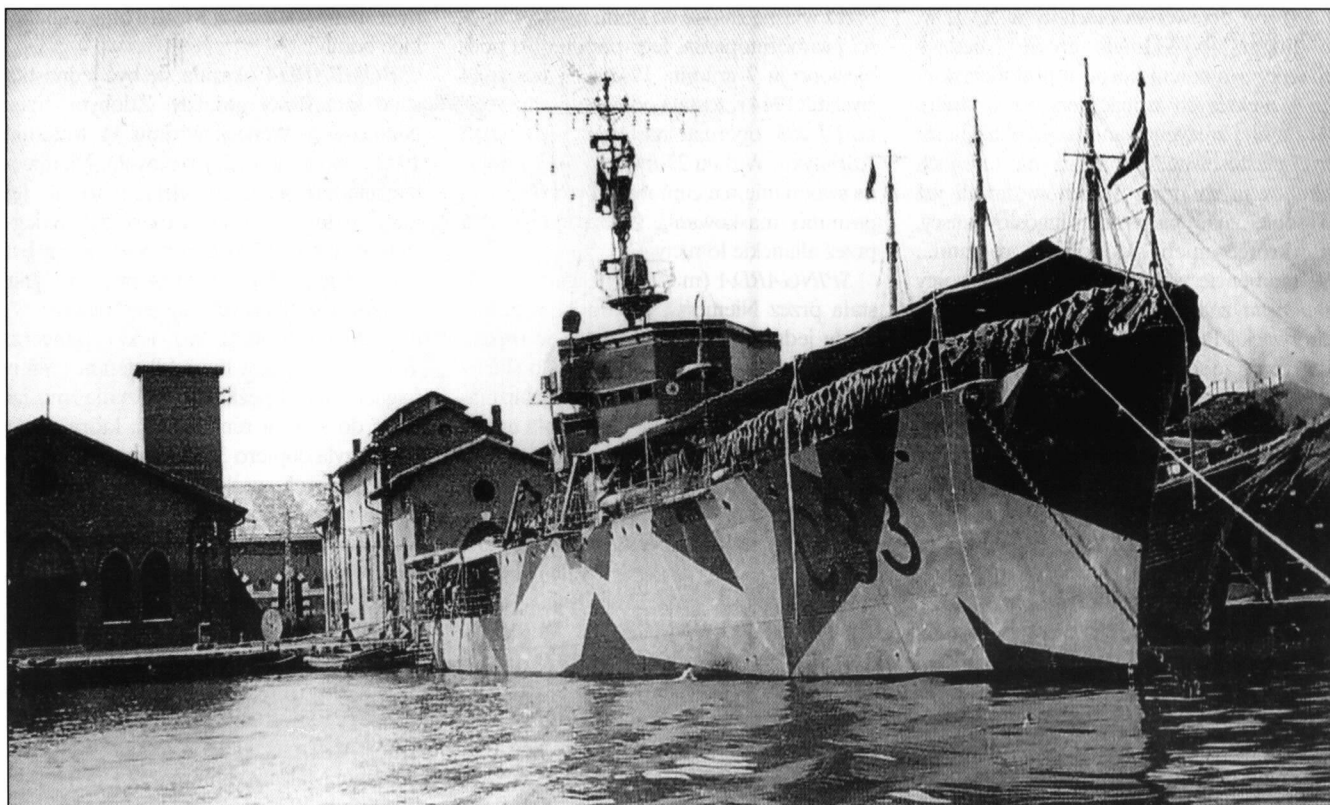
3. patrz pozycja nr 1 wspomnianej bibliografii.

4. patrz przypis nr 1.

5. patrz przypis nr 2.

6. patrz pozycja nr 13 i 14 bibliografii.

7. patrz przypis nr 3.



Scimitarra wyposażona w radar nawigacyjny typu SG-6 (na platformie masztu) i radarem obserwacji okrężnej nad pomostem dowodzenia. Jednostka po przeprowadzonej modernizacji przekształciła się w „rasową” korwetę ZOP. fot. Franco Bargoni

SCIMITARRA (bułat {zakrzywiona szablą turecką}) po wcieleniu do służby przebazowana została do Argostoli w Grecji, skąd operowała w składzie 4. Dywizjonu

Korwet. Do września 1943 r. wzięła udział w 17 patrolach ZOP i 5 eskortach konwojów. Po wojnie jako zmodernizowana korweta ZOP pozostała w służbie Marina Mi-

litare do 1 czerwca 1971 r., kiedy to skreślono ją z listy aktywnych jednostek.

BAIONETTA (bagnet) miała się pierwotnie nazywać *Partigiana* (partyza-

Baionetta przy wejściu do Mar Piccolo, tarenckiego portu wewnętrznego. Znajdujący się na platformie masztu reflektor nie został jeszcze zastąpiony przez anteny urządzenia radarowego. fot. zbiory Achille Rastelli



na {broń drzewcowa piechoty w XVII w. o długim obosiecznym grocie}, będąca również symbolem korpusu podoficerskiego w niektórych armiach ery nowożytnej), lecz z niej zrezygnowano, gdyż okazała się być nieestosowna, ponieważ na terenach okupowanych przez Włochów dawali już o sobie znać partyzanci jugosłowiańscy, a wkrótce mieli się pojawić rodziimi... W momencie wystąpienia Włoch z wojny *Baionetta* znajdowała się w Poli (obecnie chorwacka Pula) gdzie szkoliła się jeszcze i zgrywała ze sobą jej załoga. Korwecie udało się jednak wyjść w morze i jeszcze 9 września przewiozła z Pescary do Brindisi członków włoskiej rodziny królewskiej. W dniu 28 listopada 1943 r. jednostka została rzekomo storpedowana przez niemiecki U-boat (raczej weszła na minę, gdyż brak w źródłach niemieckich brak meldunku o przeprowadzonym tego dnia przez okręt podwodny ataku), lecz szczęśliwie udało jej się dotrzeć do bazy i powędrowała do remontu. Po wojnie pozostawała w służbie do 1 października 1971 r.

COLUBRINA (kolumbryna) po uzyskaniu stanu pełnej gotowości bojowej znajdowała się w dniu 9 września 1943 r. w Wenecji i w momencie zajmowania miasta i portu przez Niemców doprowadzona została

przez własną załogę do stanu nieużywalności i samozatopiona, lecz pomimo to podniesiono ją 7 grudnia 1943 r. z dna, a 14 stycznia 1944 r. została oddana do służby jako *UJ 205*, operując następnie na wodach Adriatyku. W dniu 27 marca 1945 r., stojąc na swoim miejscu cumowania w Szybeniku, pomimo maskowania zatopiona została przez alianckie lotnictwo.

SPINGARDA (muszkiet) zagarnięta została przez Niemców w dniu 11 września kiedy jednostka znajdowała się w trakcie prac wyposażeniowych. Oddana do służby 6 maja 1944 r. jako *UJ 208*. Razem z bliźniaczym *UJ 202* (eks-*Melpomene*) brała udział w akcjach skierowanych przeciwko jugosłowiańskim partyzantom. W dniu 1 listopada 1944 r. obie wspomniane jednostki oraz stary torpedowiec *TA 20* (eks-*Audace*) eskortując idący z Zary (obecnie Zadar) konwój zaskoczony zostały przez brytyjskie niszczyciele eskortowe *Avon Vale* oraz *Wheatland* i zatopione w nocnym boju.

CARABINA (karabin) doświadczyła podobnego losu jak bliźniacza *Colubrina*. Zdobyta przez Niemców w Wenecji 11 września 1943 r. Przewidywane dla niej nowe, niemieckie oznaczenie brzmiało *UJ 207*, lecz do służby nie zdołano jej już oddać, gdyż w lutym 1944 r. w nieukończo-

nym stanie stała się w Mestre ofiarą alianckich bomb.

BOMBARDA okazała się być jednostką spod szczęśliwej gwiazdy. Zdobyta przez Niemców w Wenecji w dniu 11 września 1943 r. wojnę jednak przetrwała. Niemiecką banderę wojenną wciągnięto na jej maszt 10 lutego 1944 r. i wcielono do Kriegsmarine jako *UJ 206*. Okręt pozbawiony był wprawdzie przewidywanych przez projekt silników elektrycznych, ale jego maszynownię chronił dodatkowo lekki pancerz. W czasie nalotu, w dniu 4 kwietnia 1944 r. ścigacz odniósł ciężkie uszkodzenia i musiał pójść do stoczni remontowej, która prace zakończyła dopiero 30 października 1944 r. Po kolejnych uszkodzeniach zadanych przez alianckie lotnictwo wszelkie prace na jednostce wstrzymano. W dniu 24 kwietnia 1945 r. okręt puszczono na dno w Wenecji. W czerwcu 1945 r. jednostkę podniesiono z dna i ponownie wciągnięto na pochylnię, a we wrześniu tego samego roku rozpoczęto na niej prace remontowe. W dniu 21 kwietnia 1951 r. pod swoją pierwotną nazwą, *Bombarda* zasilila skład powojennej Marina Militare służąc w niej do 1 listopada 1978 r.

(ciąg dalszy nastąpi)

Bombarda ze zmienionym uzbrojeniem. Dwa podwójne działka Breda zastąpiono na rufie jedną zdwojoną podstawą kal. 40 mm wraz z urządzeniem do kierowania jej ogniem. Uzbrojenie korwety uzupełniały: pojedyncza armata kal. 100 mm i dwie pojedyncze wyrzutnie torpedowe na obu burtach. Przed pomostem dowodzenia i za rufową platformą z działkami artylerii plot znajdują się nowe nadbudowy. Radar na szczycie masztu należy do typu „SL”.

fot. zbiory Achille Rastelli





Ciężkie krążowniki lotnicze typu *Kijew* (Projekt 1143)

Służba okrętów

Kijew

Niemal bezpośrednio po ostatecznym zatwierdzeniu projektu okrętów proj. 1143, co nastąpiło 30 kwietnia 1970 roku, przystąpiono do budowy prototypowej jednostki zaplanowanej na 4 okręty serii. Prototyp otrzymał nazwę *Kijew*, wcześniej przewidzianą dla trzeciej jednostki typu *Moskwa*, której budowę przerwano. Stępkę położono w dniu 21 lipca 1970 roku, wykorzystując do tego celu pochylnię nr „0” w stoczni Czernomorskiej Sudostroitel'nyj Zawod w Nikolajewie, największą z istniejących w ówczesnym Związku Radzieckim. Prowadzącym budowę był W. N. Korczagin²⁵, zaś nadzór nad nią z ramienia marynarki wojennej pełnił kpt. I rangi (kmdr) O. T. Safronow.

Prace na pochylni przebiegały sprawnie, co wynikało między innymi z wykorzystania

części zgromadzonych już wcześniej materiałów przeznaczonych do budowy okrętów proj. 1123, dzięki czemu już w dniu 26 grudnia 1972 – 50 rocznicy utworzenia ZSRR możliwe było przeprowadzenie uroczyste wodowanie kadłuba.

Szybko przystąpiono do prac wykończeniowych, a w ich toku w dniu 17 kwietnia 1975 dowodzony przez kpt. I rangi (kmdr) J. G. Sokołowa *Kijew* o numerze burtowym „852” po raz pierwszy opuścił stocznię w Nikolajewie i przeszedł do Sewastopola. W maju rozpoczęto próby okrętu na wodach Morza Czarnego, które trwały aż do lipca 1976 roku. W ich toku w dniu 18 maja 1975 na pokładzie zakotwiczonego na redzie Belbek w pobliżu Sewastopola *Kijew* doszło do pierwszego lądowania samolotu pionowego startu i lądowania typu Jak-36M o numerze bocznym „45” pilotowanego przez oblatywacza O. G. Konone-

ko. Wcześniej próby z maszynami Jak-36M prowadzone były jedynie na pokładzie krążownika śmigłowego proj. 1123 *Moskwa*. Wstępną fazę prób z samolotami Jak-36M zakończono 24 października, co pozwoliło na rozpoczęcie na lotnisku Saki na Krymie pierwszego w dziejach ZSRR pułku lotnictwa pokładowego, którego dowództwo objął ppłk Feoktist G. Matkowski. Lotnicy ze składu formowanej jednostki w grudniu 1975 rozpoczęli pierwsze lądowania na pokładzie okrętu, na który cały pułk zaokrętował się w kwietniu 1976 roku.

Pomyślne zakończenie I etapu prób odbiorczych pozwoliło na podpisanie w dniu 28 grudnia 1978 protokołu przez Komisję

25. wg Zablockij W. P., *Tiażelyje awianosnyje...*, w literaturze spotyka się najczęściej liczbę 1300 ludzi łącznie z grupą lotniczą, taki stan załogi podaje między innymi Pawłow A. S. i Biereżnoj S. S.



Ciekawe ujęcie pokładu Kijew z 1976 roku. Śmigłowcowa grupa lotnicza gotowa do startu.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

Odbiorczą i oficjalne przejęcie *Kijewa* przez marynarkę wojenną.

Zgodnie z planem dyslokacji nowa jednostka była przeznaczona dla Floty Północnej, w skład której została formalnie wcielona w dniu 15 czerwca 1976 roku, stąd też rozpoczęto przygotowania do jej przebazowania do Siewieromorska. *Kijew* opuścił Sewastopol popołudniu 16 lipca 1976 z 4 samolotami Jak-36M i 1 prototypowym Jak-36MU oraz śmigłowcami na pokładzie, kierując się początkowo ku brzegom Bułgarii, gdzie stanął na redzie przystani Kawarna ku następnie ruszyć ku Bosforowi. W dniu 18 lipca jednostka pokonała Cieśniny Tureckie i weszła na wody Morza Śródziemnego, gdzie 20 tego miesiąca rozpoczęto morskie próby samolotów pionowego startu i lądowania po raz pierwszy poza wodami terytorialnymi ZSRR. Próby mimo trudności technicznych ze sprzętem latającym przebiegały pomyślnie, choć do lotów zdolne były jedynie 2 samoloty Jak-36M, a w końcowej fazie rejsu już tylko 1. Ogółem w czasie rejsu do Siewieromorska, któ-

ry osiągnięto w dniu 10 sierpnia 1976 roku, trasą wokół Europy, przeprowadzono ogółem 45, a wg innych źródeł 50, lotów samolotów pokładowych. W czasie przejścia okręt raz uzupełniał paliwo i wodę ze zbiornikowca *Dniestr*.

Na powitanie dumy Floty Północnej wyszedł w morze na pokładzie krążownika rakietowego *Marszał Timoszenko* jej dowódca adm. G. M. Jegorow, który następnie przeleciał śmigłowcem wraz z dowódcą lotnictwa Floty gen. mjr (gen. bryg.) G. A. Kuzniecowa na *Kijew*.

Władze ZSRR wysoko oceniły osiągnięcia konstruktorów i budowniczych nowatorskiej jednostki, aż 250 z nich zostało wyróżnionych medalami i orderami, zaś trzech – główny konstruktor A. W. Marinicz, dyrektor stoczni w Nikolajewie A. B. Galkiewicz i główny budowniczy Kijewa I. I. Winnik, otrzymało zaszczytny tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej.

Po przybyciu okrętu na Daleką Północ rozpoczęto II etap prób jednostki, który trwał od sierpnia do grudnia obejmujący

między innymi strzelanie rakiet przeciwokrętowych P-500 „Bazalt” na pełen dystans w dniu 3 grudnia 1976 roku. W lutym 1977 *Kijew* został oficjalnie przyjęty na uzbrojenie marynarki wojennej ZSRR, co pozwoliło na podjęcie przez okręt normalnej służby i udział w manewrach pod kryptonimem „Siewier-77”.

Jeszcze w październiku tego samego 1977 roku *Kijew* uzyskał ocenę „celujący” za wzorowe wykonane strzelania rakietowe. Od 20 grudnia 1977 do 4 kwietnia 1978 roku okręt uczestniczył w dozorze bojowym na wodach Atlantyku i Morza Śródziemnego, w którego czasie pokonał trasę 28 297 Mm W dniu 4 sierpnia 1978 pokład okrętu odwiedził dowódca marynarki wojennej ZSRR adm. floty Siergiej G. Gorszkow.

Dzień 3 listopada 1978 roku okazał się pechowy dla okrętu, który został wyrzucony przez gwałtowny szkwał na mieliznę w Zatoce Okolnaja na redzie Siewieromorska. Na szczęście jednostka nie odniosła żadnych uszkodzeń i po zejściu z mielizny szybko powróciła do służby. Fakt ten jednak sta-



Kijew w marszu z dużą prędkością, tym razem w ujęciu z prawej burty.

fot. zbiory Arthur D. Baker III

Kijew w czasie jednego z rejsów na Atlantyku z uzbrojeniem w wersji do zwalczania okrętów podwodnych, na pokładzie lotniczym widoczne 12 śmigłowców Ka-25PŁ i PS.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik





Jedna z ładniejszych fotografii *Kijew* wykonana w 1978 roku.

fol. zbioru Arthur D. Baker III

nowi świadectwo skali trudności związanych z utrzymywaniem tak dużego okrętu na słabo przygotowanych wodach Dalekiej Północy.

Następnie *Kijew* wraz z towarzyszącymi *Admirał Jumaszew* i *Smyszliennyj* wyszedł na kolejny dozór bojowy na wodach Atlantyku i Morza Śródziemnego. W czasie dozoru zespół przeprowadzał ćwiczenia w zakresie wzajemnego współdziałania, zwalczania celów podwodnych i powietrznych, a także pobierania paliwa i wody z nowej jednostki zaopatrzeniowej *Berezyne*. W czasie rejsu zespół pokonał trasę 17 550 Mm, zaś samoloty Jak-38 przeprowadziły z *Kije-*

wa 355 samoloto-wylotów, a śmigłowce Ka-25 dalszych 889 śmigłowco-wylotów²⁶.

W roku 1979 *Kijew* wraz z *Admirał Isaczenkow* przeprowadził w dniach między 16 stycznia a 27 marca następny dozór bojowy na Północnym Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Na tych ostatnich wodach okręt wykonał w marcu 1979 ćwiczenia wspólnie z „bliźniaczą” jednostką *Minsk*, która zmierzła ze stoczni w Nikołajewie na miejsce służby, którym była Flota Oceanu Spokojnego.

W dniu 21 maja na jego pokładzie została przeprowadzona inspekcja Ministerstwa Obrony ZSRR, którą kierował marszałek

M. I. Moskalenko. W trakcie ćwiczeń Floty Północnej w październiku 1979 sprawdzano między innymi możliwość zaopatrywania *Kijewa* w ruchu przez *Berezyne* za pomocą systemów przeładunkowych „Struna 1W-2,5” oraz „Struna 2W-400”. Przeładunek dokonywano na otwartym oceanie przy stanie morza dochodzącym do 7° w złożonych warunkach meteorologicznych nocy polarnej, opadów śniegu i wietrze o prędkości do 10 m/s²⁷.

W dniach między 30 grudnia 1979 a 28 kwietnia 1980 *Kijew* wraz z jednostkami *Admirał Isaczenkow* i *Marszał Timoszenko* uczestniczył w dozorze bojowym na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Do bazy w Siewieromorsku zespół powrócił 25 maja po przebyciu 19 457 Mm. W trakcie dozoru lotnictwo pokładowe wykonywało dalsze loty, w tym samoloty Jak-38 – 386 samoloto-wylotów, a śmigłowce Ka-25 dalsze 1292 śmigłowco-wyloty²⁸.

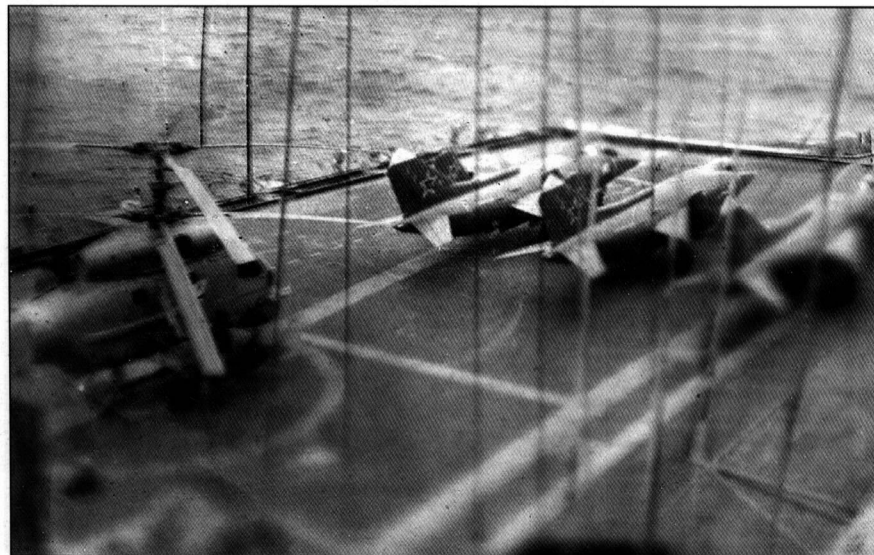
Okręt jak zwykle był często „nawiedzany” przez prominentów marynarki wojennej, w dniu 15 października był to znów Siergiej G. Gorszkow, a 4 listopada szef sztabu marynarki wojennej adm. floty G. N. Jegorow, który zaledwie 4 lata wcześniej witał *Kijew* w składzie Floty Północnej.

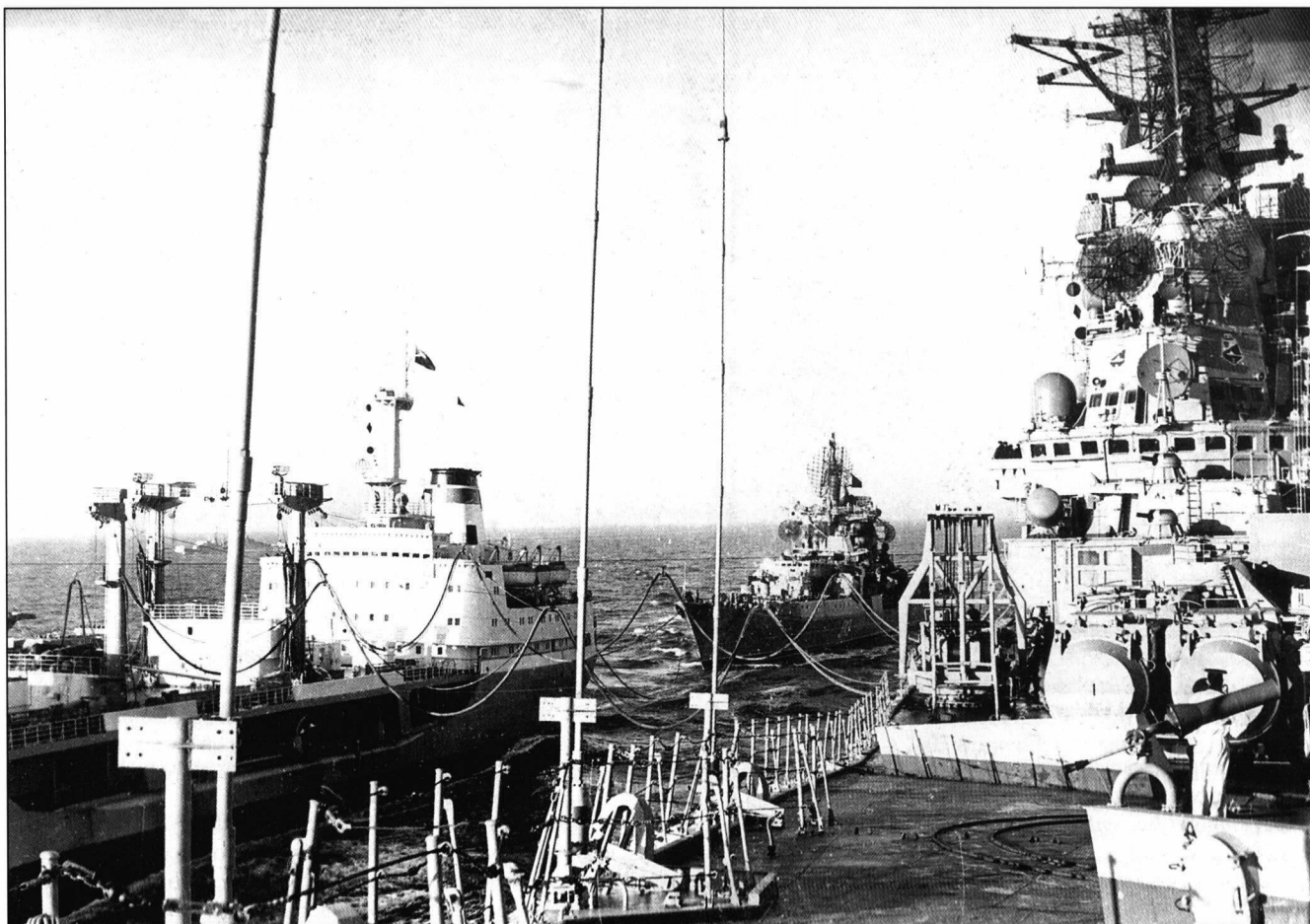
26. wg innych źródeł budowę kierował I. I. Winnik, a nadzór z ramienia floty sprawował kpt I rangi (kmr) O. T. Safronow.

27. wg Szczedrołosiew W. W., *Istoria sozdaniia i rozwitija nadwodnych sil Siewiernogo Flota* Czast 3, 7-ja operatiwnaja eskadra S, „Tajfun” 2/1998.

28. wg Zablockij W. P., „*Pegas*” pokidajet stroj (maszynopis niepublikowany).

Ciekawe ujęcie części pokładu i parku lotniczego z nadbudówki. fot. zbioru Anatolij N. Odajnik

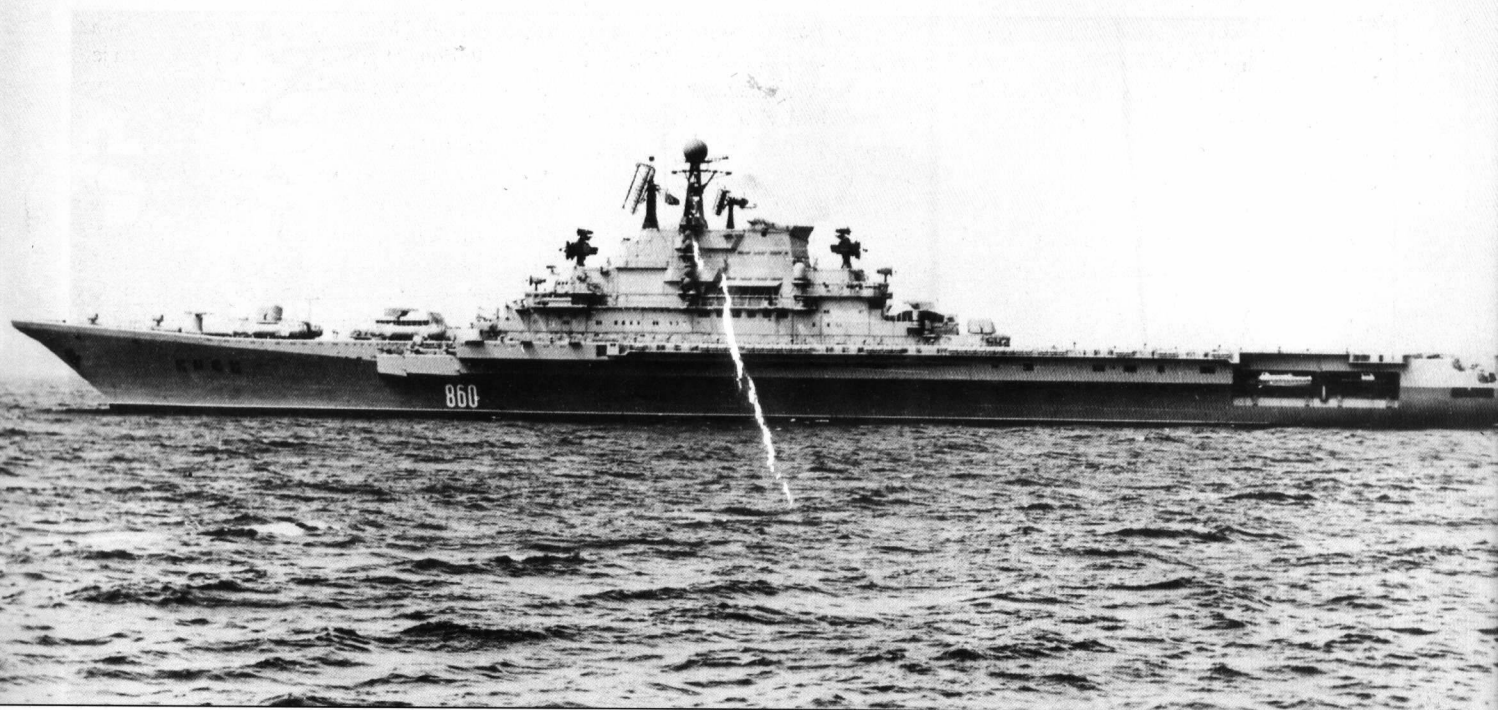




Kijew uzupełnia paliwo, dobrze widoczne wyrzutnie przeciwokrętowych pocisków rakietowych P-500 „Bazalt”. Za zbiornikowcem widoczny krążownik *Admirał Isaczenkow* (proj. 1134A).
fot. zbiory Władimir P. Zabłockij

Tankowanie paliwa ze zbiornikowca *Boris Czilikim* (proj. 1559). Z prawej burty zbiornikowca widoczny krążownik rakietowy *Kronsztad* (proj. 1134A), za nim niszczyciel *Sdierżanij* (proj. 61M).
fot. zbiory Anatolij N. Odajnik





Kijew na portretowej fotografii w czasie jednego z postojów na Morzu Śródziemnym.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

W skomplikowanym politycznie roku 1981 między 5 stycznia a 15 marca *Kijew* wraz z *Admirał Isaczenkow* i *Marszał Timoszenko* uczestniczył w operacji poszukiwania okrętów podwodnych pod kryptonimem „Briz”. W toku operacji samoloty Jak-38 przeprowadziły 341 samoloto-wylotów, a śmigłowce Ka-25 – 838 śmigłowcowylotów²⁹. Po zakończeniu operacji jednostka przeszła do Sewastopola, gdzie uczestniczyła w morsko-lotniczych manewrach Floty Czarnomorskiej.

Kolejny dozór bojowy trwał od 17 lipca do 18 września 1981 roku, a w jego toku w dniu 20 sierpnia na pokładzie okrętu go-

ścił dowódca marynarki wojennej adm. floty Siergiej G. Gorszkow, po czym *Kijew* wziął udział w ćwiczeniach pod kryptonimem „Zapad-81”, w trakcie których wszedł między innymi na wody Bałtyku, odwiedzając bazę Baltijsk, co miało niewątpliwie charakter demonstracji politycznej w związku z wydarzeniami, jakie rozgrywały się wówczas w Polsce. W czasie ćwiczeń w dniu 11 września jednostkę odwiedził Minister Obrony ZSRR marsz. D. F. Ustinow wraz szefem sztabu marsz. N. W. Ogarkowem. Rezultatem tej wizyty była ponoć zgoda na zwiększenie gabarytów kolejnego okrętu lotniczego proj. 1143.5, tak by z jego pokła-

du mogły już startować normalne samoloty pokładowe.

W dniu 9 listopada 1981 roku *Kijew* został nagrodzony proporcem Ministerstwa Obrony ZSRR za wybitne osiągnięcia w wyszkoleniu bojowym.

Rok 1981 był „rekordowym” w dotychczasowych dziejach okrętu, bowiem samoloty Jak-38 przeprowadziły ogółem aż 715 startów z jego pokładu.

W roku 1982 *Kijew* już z nowym dowódcą kpt. I rangi (kmdr) G. P. Jasnickim uczestniczył w manewrach Floty Północnej, a następnie w dniach 27 lipca – 30 września przeprowadził dozór bojowy na Atlantyku i Morzu Śródziemnym. Warto odnotować jeszcze udział w ćwiczeniach sił stron Układu Warszawskiego pod kryptonimem „Szczit-82” w trakcie których jednostka pojawiła się także na wodach Bałtyku. Po zakończeniu ćwiczeń okręt przeszedł na Morze Czarne, gdzie po wylądowaniu uzbrojenia i wyposażenia w Sewastopolu, w dniu 23 grudnia 1982 trafił do stoczni w Nikołajewie na planowany remont średni, notabene jako jedyny z trójki okrętów lotniczych proj. 1143... W jego toku przeprowadzono przede wszystkim prace kadłubowe, w tym obejmujące nadbudówkę oraz komory amunicyjne broni rakietowej, a także częściowo wymieniono elektronikę pokładową. Poza tym wzorem „bliźniaczego” *Min-ska* zainstalowano urządzenia do wyrównywania strug powietrza na pokładzie lotniczym w postaci 4 specjalnych pionowych ekranów. Remont zakończono w dniu 1 li-

Alarm bojowy na pokładzie Kijew, lotnicy biegną do swoich maszyn.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik



²⁹ wg Szczedrołosiew W. W., *Istoria sozdaniia...*

stopada 1984 roku, po czym okręt przeprowadził niezbędne próby na Morzu Czarnym i przeszedł na Morze Śródziemne, gdzie wszedł w skład pełniącego dozór bojowy zespołu dowodzonego przez kpt. II rangi (kmdr por.) I. N. Chmielnowa. W składzie zespołu działającego od 15 stycznia do 4 czerwca 1985 roku znajdowały się również krążowniki raketowe *Wice-Admirał Drozd* i *Marszał Timoszenko*, niszczyciele *Strojnyj*, *Otlicznyj* i *Otczajannyj* oraz fregata *Zadornyj*, a ich podstawowym zadaniem było śledzenie ruchów flot państw członków NATO. W toku dozoru na Morzu Śródziemnym *Kijew* pod flagą d-cy 5 Eskadry Operacyjnej wiceadm. W. J. Seliwanowa złożył w dniach 2–6 maja 1985 oficjalną wizytę w Algierze. Do bazy w Siewieromorsku jednostka powróciła 4 czerwca, a już nazajutrz 5 czerwca 1985 roku okręt został odznaczony bojowym Orderem Czerwonego Sztandaru (był to pierwszy tego rodzaju przypadek w radzieckiej marynarce wojennej od czasu zakończenia II wojny światowej), otrzymał również specjalną banderę, przysługującą wyróżnionym tym odznaczeniem jednostkom³⁰.

W dniach 10–20 czerwca 1985 *Kijew* uczestniczył w ćwiczeniach pod kryptonimem „Atlantika-85” na których otrzymał nagrodę dowódcy marynarki wojennej za wzorowe przeprowadzenie strzelania uderzeniowymi pociskami raketowymi.

W roku 1985 personel lotniczy okrętu rozpoczął próby „lotniczego” startu, to znaczy z krótkim rozbiegiem, samolotów Jak-38 z pokładu *Kijewa*. Na uzbrojenie wprowadzono również śmigłowce typu Ka-27 w wersji PŁ, które zastąpiły używane wcześniej Ka-25PŁ.

W ramach dozoru bojowego w dniach 31 grudnia 1985 – 21 maja 1986 roku *Kijew* operował na Atlantyku, Morzu Śródziemnym, odwiedzając również Morze Czarne.

W dniu 5 stycznia 1987 *Kijew* w składzie zespołu dowodzonego przez kpt. I rangi (kmdr) G. P. Jasnckiego wraz z jednostkami *Admirał Isaczenkow* oraz *Biezupiecznyj* rozpoczął kolejny, jak się później okazało ostatni dozór bojowy na wodach Morza Śródziemnego, który trwał do 24 czerwca. W toku dozoru w dniach 20–28 lutego 1987 okręt wraz z *Admirał Isaczenkow* złożył przyjacielską wizytę w jugosłowiańskim porcie Split³¹. W czasie tego dozoru z pokładu jednostki przeprowadzono aż 757 startów samolotów Jak-38.

W latach następnych aż do roku 1991 *Kijew* uczestniczył jeszcze w ćwiczeniach i manewrach, choć już z mniejszą intensywnością niż poprzednio z uwagi na fakt pojawienia się w składzie Floty Północnej nowocześniejszych jednostek tej klasy – *Baku* i *Tbilisi*. Jesienią roku 1989 okręt objął nowy dowódca kpt. II rangi (kmdr por.) W. N. Głuszczenko, po czym w stoczni „Siewmor-

put” w Murmańsku rozpoczęto remont. W dniu 21 grudnia 1989 remontowana jednostka została odstawiona do I rezerwy, a w sierpniu 1991 roku do II rezerwy. W roku 1991 okręt po raz ostatni wyszedł w morze, zaś w wyniku reorganizacji 7 Eskadry Operacyjnej Floty Północnej jednostka znalazła się w składzie 44 Dywizji Okrętów ZOP, po czym została skierowana na kolejny remont, tym razem do stoczni w miejscowości Rosta pod Murmańskiem. Prace remontowe rozpoczęto, jednak z uwagi na brak środków finansowych w państwowej kasie bardzo szybko przerwano, skreślając *Kijew* w dniu 30 czerwca 1993 roku z listy floty. W dniu 28 sierpnia 1994 przy udziale ostatniego dowódcy kpt. II rangi (kmdr por.) W. A. Zwady uroczście opuszczono banderę wojenną i ostatecznie rozformowano załogę jednostki, kończąc tym samym okres jej służby. Opuszczony okręt niszczał aż do maja 2000 roku, gdy został sprzedany na złom za kwotę 8,4 mln. USD chińskiej firmie Tianjin Shipbreaking Company. W dniu 20 maja 2003 *Kijew* odszedł na holu do Szanghaju. Po przeholowaniu do Chin jednostka nie poszła jednak na przysłowiowe żyletki, lecz nowi właściciele wynegocjowali zgodę na jej przebudowę na pływające centrum handlo-

30. wg Szczedrołosiew W. W., *Istoria sozdaniia...*
31. wg Szczedrołosiew W. W., *Istoria sozdaniia...*

Kijew na pełnym morzu, na pokładzie startowym 4 śmigłowce zop, a na postojowym 2 samoloty Jak-36.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik





Minsk na Dalekim Wschodzie. Bardzo interesujące ujęcie od dziobu na lewą burtę, dobrze widoczna konstrukcja lewoburtowego sponsona.
 fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

wo-rozrywkowe i muzeum. W tym charakterze dawny *Kijew* znajduje się obecnie w chińskim porcie Beiyang lub jak chcą inne źródła w Szanghaju.

Minsk

Stępkę pod budowę drugiej z serii jednostek proj. 1143, która otrzymała nazwę *Minsk* położono w dniu 28 grudnia 1972 roku na pochylni nr „0” w stoczni Czernomorskiej Sudostroitielnyj Zawod w Nikołajewie, zwolnionej po wodowaniu *Kijewa*. Jednostka otrzymała stocznio numer „S-102”, zaś prace przy jej budowie przebiegały sprawnie, dzięki czemu możliwe było przeprowadzenie wodowania w dniu 30 września 1975 roku. Prace wykończeniowe zakończono w dniu 27 września 1978 roku podpisaniem aktu przejęcia nowego okrętu przez marynarkę wojenną.

Minsk zgodnie z dyslokacją przeznaczony był do służby na Dalekim Wschodzie, w związku z czym 23 listopada 1978 został formalnie wcielony w skład Floty Oceanu Spokojnego. Do końca 1978 trwały próby okrętu i zgrywanie nowej załogi na Morzu Czarnym, po czym w dniu 24 lutego 1979 *Minsk* (d-ca kpt. I rangi (kmdr) W. A. Goniakajew) wraz z towarzyszącym krążownikiem raketowym *Taszkent* wyruszył w rejs na miejsce pełnienia służby. W marcu 1979 *Minsk* uczestniczył na wodach Mo-

rza Śródziemnego we wspólnych ćwiczeniach z pełniącym tam dozór bojowy „starszym bratem” *Kijewem*. Pierwszy raz w dziejach radzieckiej marynarki wojennej doszło w warunkach otwartego morza do współdziałania grup lotniczych obu okrętów. Z jednostkami współdziałał również nowy okręt zaopatrzeniowy *Berezyna* zapewniając niezbędne dostawy paliw, wody i żywności. Dalej zespół kontynuował już rejs samodzielnie trasą wokół Afryki, odwiedzając po drodze porty w Luandzie w Angoli, Maputo w Mozambiku, Port Louis na Mauritiusie oraz Aden w Jemenie by ostatecznie w dniu 3 lipca 1979 po pokonaniu 13 261 Mm osiągnąć macierzysty Władywostok³². Wcześniej w dniu 2 kwietnia 1979 bezpośrednio po opuszczeniu Luandy utracono jeden z samolotów Jak-38U. Na szczęście udało się uratować obu pilotów. Przyczyną awarii była niespodziewana utrata ciągu silników w warunkach gorącego i wilgotnego klimatu.

Już wstępna eksploatacja okrętu na Pacyfiku, akwenie o innym charakterze falowania niż Daleka Północ, wykazała że dziobowe stanowiska dział plot. kal. 30 mm AK-630 umieszczone na lewej burcie przed skosem pokładu lotniczego, są łatwo zalewane wodą nawet przy niezbyt dużej oceanicznej fali, co utrudnia ich bojowe wykorzystanie. Mankament ten został usunię-

ty na przełomie lat 1980-1981, gdy przebudowano lewoburtowy sponson mieszczący stanowiska lufowej artylerii plot. wówczas też wyposażono *Minsk* w 4 specjalne pionowe prostokątne ekrany, które miały na celu wyrównywanie strug powietrza nad pokładem lotniczym.

Opanowanie przez pilotów nowego sprzętu lotniczego, jakimi były samoloty pionowego startu i lądowania

Jak-38M o innych właściwościach lotnych niż zwykle stosowane maszyny, nie przebiegało bezboleśnie, czego najlepszym dowodem jest fakt, że w okresie między styczniem 1979 a wrześniem 1980 *Minsk* utracił aż 7 samolotów Jak-38 i Jak-38MU³³.

Ewidentnym brakiem pokładowego samolotu pionowego startu i lądowania Jak-38M stanowiącego wyposażenie radzieckich okrętów lotniczych był niewielki zasięg oraz udźwig użytkowy. Próbą rozwiązania tego istotnego problemu oprócz oczywiście prac nad modernizacją układu napędowego było także wprowadzenie „klasycznego” startu i lądowania z dobiegiem zamiast pionowego. Pierwszy taki

32. wg Szczedroślew W. W., *Istoria sozdanija...*

33. wg niektórych źródeł w skład zespołu wchodził również drugi krążownik raketowy *Pietropawłowsk* (d-ca kpt III rangi (kmdr ppor. A. S. Kuzmin).

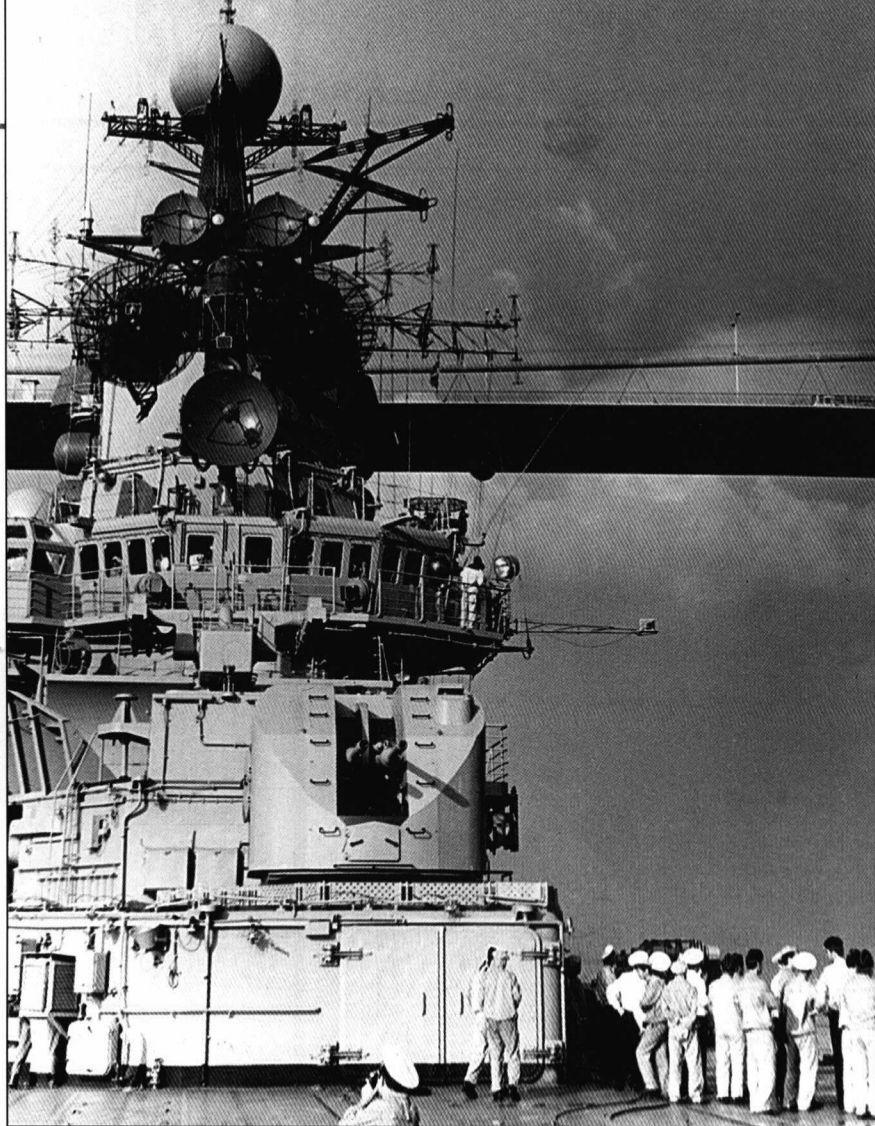
Ciekawe ujęcie wykonane z pokładu *Minsk* podczas przechodzenia pod mostem wiszącym w Stambule.

fot. zbiory Władymir P. Zabłockij

eksperyment przeprowadził pilot oblatywacz W. Chomiakow w dniu 13 grudnia 1978 na podmoskiewskim lotnisku Żukowskoje. Do przeprowadzenia dalszych eksperymentów, już w warunkach morskich, wyznaczono *Minsk*, na którego pokładzie w okresie między 30 sierpnia 1980 a 1 lutego 1981 roku samolot Jak-38M o numerze taktycznym „46” wykonał kolejnych 30 startów i lądowań metodą lotniczą z dobiegiem. W czasie prób „klasycznego” startu w dniu 8 września 1980, gdy okręt znajdował się na wodach Morza Południowo-Chińskiego, utracono Jak-38 o numerze taktycznym 042 pilotowany przez lotnika oblatywacza O. G. Kononenko, który nie zdołał się katapultować i poszedł na dno wraz z maszyną. Mimo to wyniki uznano za zachęcające, bowiem dobieg o długości 110 m pozwalał na istotne zmniejszenie zużycia paliwa, a tym samym zwiększał promień działania maszyn. W rezultacie lotnicza metoda startu i lądowania została wprowadzona jako obowiązująca dla zaokrętowanych grup lotniczych³⁴.

W roku 1982 duży zespół okrętów w którego składzie znajdował się również *Minsk*

34. wg Gordon J., *Jak-38...*



Minsk uzupełnia paliwo w czasie przejścia na Ocean Spokojny, fotografia wykonana z pokładu bliźniaczej jednostki *Kijew* na Morzu Śródziemnym w marcu 1979.

fot. zbiory Władymir P. Zabłockij



Ciężkie krążowniki lotnicze typu Kijew



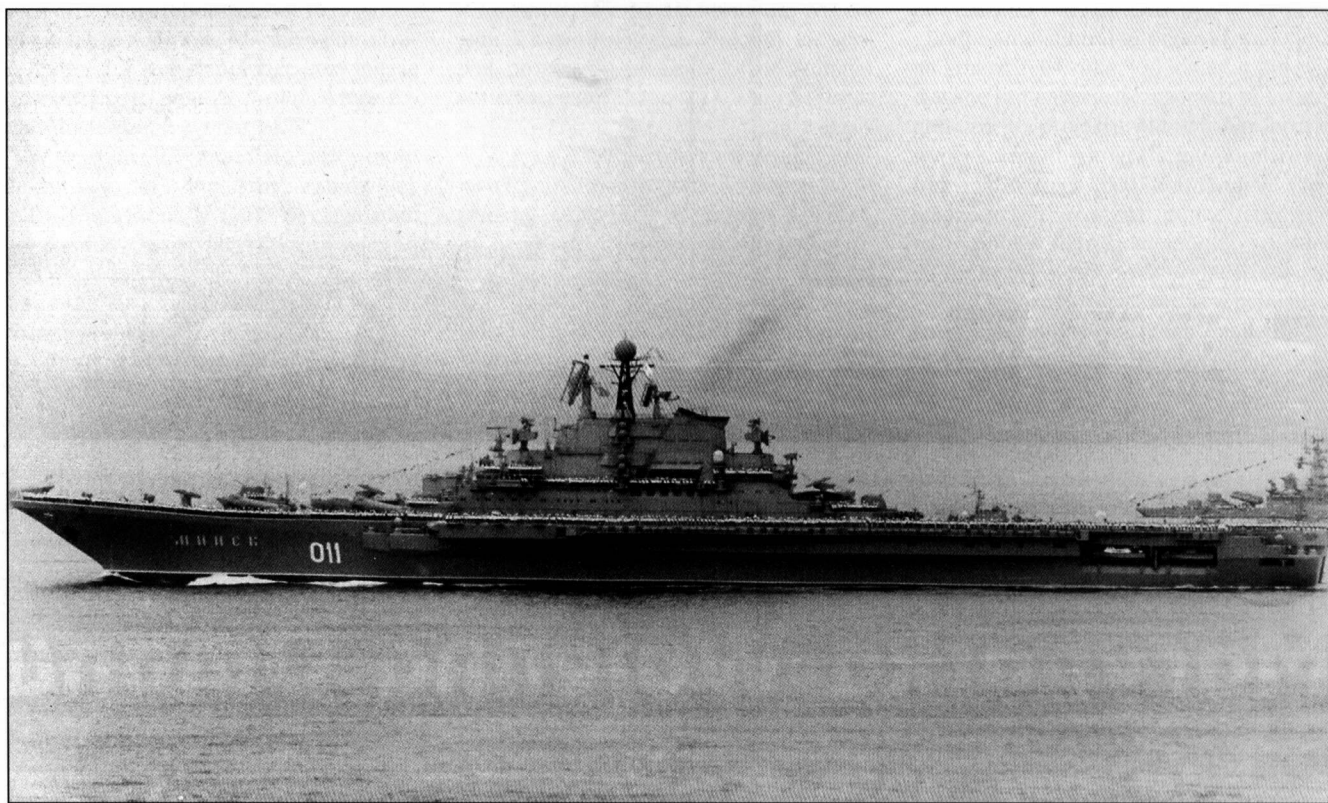
Minsk na Dalekim Wschodzie, okręt na kotwicy, na jego dziobie widoczny znak lotnictwa morskiego ZSRR.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

Minsk w marszu z dużą prędkością w ujęciu z prawej burty – 1980 rok.

fot. zbiory Arthur D. Baker III





Minsk podczas Dnia Floty we Władywostoku w 1981 roku, widoczne podniesione wyrzutnie rakiet przeciwokrętowych P-500 „Bazalt”.

fot. zbiory Anatolij N. Odajnik

(d-ca kpt. I rangi (kmdr) W. Samożenow) pełnił dozór bojowy na wodach Oceanu Indyjskiego. W trakcie wykonywania dozoru jednostka w dniach 11-14 grudnia 1982 złożyła oficjalną wizytę w indyjskim porcie Bombaj³⁵, odwiedzając także wietnamski Camranh i jemeński Aden.

Kolejny dozór bojowy na tych samych wodach przeprowadził *Minsk* wraz z zespołem okrętów w drugiej połowie 1984 roku. Następnie w październiku tego roku jednostka wraz z krążownikiem raketowym *Tallin* wzięła udział w radziecko-wietnamskich manewrach w rejonie Da Nang, którymi kierował wiceadm. N. J. Jasakow, po czym kontynuowała dozór bojowy na wodach Morza Południowo-Chińskiego³⁶.

Dowódca pułku lotnictwa pokładowego ppłk J. I. Czuriłow, któremu wcześniej przypadło w udziale wykonanie jubileuszowego, bo 1000-go lądowania na pokładzie okrętu, został w 1984 roku uhonorowany tytułem Bohatera Związku Radzieckiego.

W czasie kolejnego dozoru bojowego na wodach Morza Południowo-Chińskiego wiosną 1986 roku, okręt odwiedził bazę w Camranh, zaś w czasie lotów utracił kolejny samolot Jak-38, wraz z którym zginął Bohater Związku Radzieckiego płk Iwanow.

W dniach 4-8 lipca 1986 roku *Minsk* (d-ca kpt II rangi (kmdr por.) G. A. Polakow) wraz z okrętami *Admirał Spiridonow*, *Rjanyj* oraz zbiornikowcem *Argun* pod ban-

derą dowódcy Floty Oceanu Spokojnego adm. W. W. Sidorowa złożył oficjalną wizytę w północnokoreańskim (KRL-D) porcie Wonsan.

W roku 1987 *Minsk* został uhonorowany nagrodą dowódcy marynarki wojennej ZSRR³⁷.

Eksplotacja jednostki w warunkach oceanicznych spowodowała, że niezbędne stało się przeprowadzenie jej remontu średniego. Problem jednak w tym, że na Dalekim Wschodzie ZSRR, mimo zakupienia w Japonii doku pływającego o udźwigu 80 000 t, brakowało nadal niezbędnej bazy technicznej do prowadzenia poważnych prac remontowych. Pozostawała jedynie stocznia – wytwórca w Nikolajewie przeciążona pracami przy budowie nowych jednostek tej klasy, w dodatku jeszcze leżąca bardzo daleko, co wprowadzało dodatkowe problemy natury organizacyjnej związane z przerzutem, no i chroniczny, zwłaszcza w ostatnim okresie istnienia Związku Radzieckiego, brak funduszy. *Minsk* trzykrotnie zamierzano skierować na remont do stoczni w Nikolajewie, ostatnim razem w 1991 roku, gdy równocześnie miała zostać przeprowadzona modernizacja jednostki. Brak funduszy na remont zdecydował, że w roku 1991 okręt odstawiono do rezerwy i zakotwiczony w Zatoce Postowaja w pobliżu Sowieckiej Gawanii. Dalej losy jednostki potoczyły się już z „górki”, w dniu 30 czerwca 1993 skreślono *Minsk*, ze

stanu floty, a 31 sierpnia 1994 definitywnie rozformowano jego załogę.

W czasie czynnej służby z pokładu *Minska* przeprowadzono ogółem 2390 startów samolotów typu Jak-38 i Jak-38M oraz 3166 startów śmigłowców Ka-25 i Ka-27³⁸.

Zakonserwowana i jedynie częściowo rozbudowana jednostka została w roku 1995 sprzedana za kwotę 4,583 mln USD na złom południowokoreańskiej firmie Yang Distribution Co i w grudniu odholowana do Masan, co wzbudziło uzasadnione podejrzenia o kolejną w rosyjskiej flocie aferę kryminalno-korupcyjną³⁹.

W roku 1998 dawny *Minsk* został odkupiony od stoczni złomowej przez chińską firmę „Minsk Aircraft Carrier Industry Company” za kwotę 5 mln USD, a następnie przeholowany do Chin. Tam przeprowadzono niezbędne prace adaptacyjne i przebudowę jednostki na kolejne już pływające centrum rozrywki, a przy okazji również muzeum techniki wojskowej, które od września 2000 roku zostało udostępnione zwiedzającym w porcie Shenzhen (tzw. „Specjalna Strefa Ekonomiczna” w pobliżu Hongkongu).

(ciąg dalszy nastąpi)

35. wg Zablockij W. W., *Tiażebje awianosnyje...*

36. wg Bewz S. A., *Chronika Tichookieanskogo flota*, „Tajfun” 1/2000.

37. wg Demidow M. W., *Oczierg istoriji Tichookieanskoj eskadry*, „Tajfun” 3/1999.

38. wg Bewz S. A., *Chronika...*

39. wg Demidow M. W., *Oczierg istoriji...*



Marynarka Wojenna Omanu

Trochę historii

Historia Sultanatu Oman datuje się od VI wieku. Za wyjątkiem okresu portugalskiej obecności w latach 1506-1650, jego historia jest całkowicie arabska. W roku 1741 gubernator Soharu pokonał perską armię inwazyjną. Wspomniany gubernator Ahmet Ibn Said, stał się protoplastą obecnej dynastii Said.

Później w drugiej połowie XVIII wieku Sultanat Oman obejmował również Bahrain, Zanzibar oraz tereny na kontynencie afrykańskim włącznie z Mombasą. W roku 1798 został podpisany traktat między Omanem a Wielką Brytanią, który stanowił kontr posunięcie w stosunku do egipskiej awantury Napoleona. W następstwie bliskich relacji z Imperium Brytyjskim, w roku 1890 Oman stał się brytyjskim protektoratem.

Koniec długiego okresu względnej izolacji Omanu nastąpił, gdy w roku 1970 Sułtan Said został zmuszony do abdykacji przez swego syna Qaboos Bin Said, korzystającego z pomocy brytyjskiej. Sułtan Qaboos zainicjował reformy i otworzył kraj na resztę świata. Pod jego światłą regencją gospodarka Omanu zaczęła rozkwitać i to nawet po załamaniu się cen ropy naftowej w roku 1986. Ropa naftowa pozostaje nadal podstawą gospodarki Sultanatu.

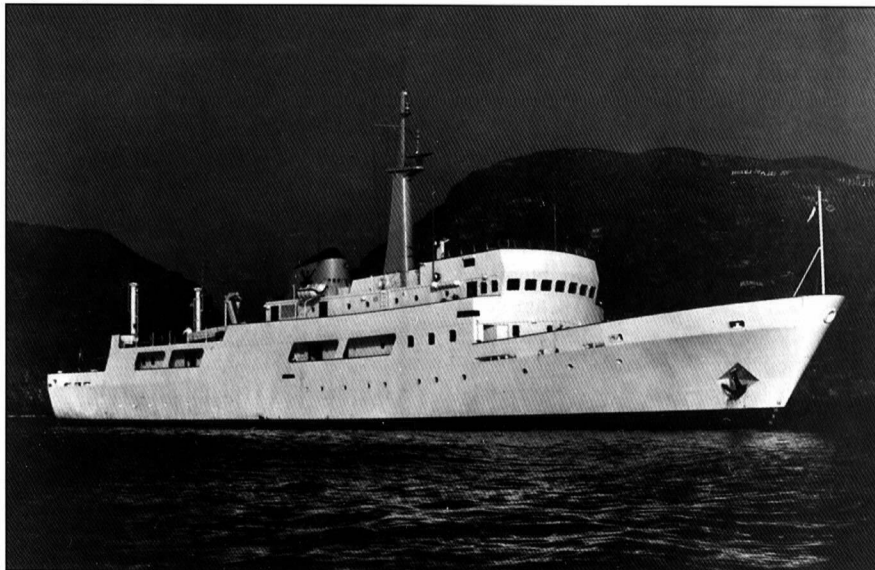
Nadzorujący Cieśninę Hormuz Sułtanat Oman zajmuje strategicznie ważne położenie, które broni dostępu do Zatoki Arabskiej. Dlatego też jego marynarka wojenna odgrywa tak ważną rolę. Historia współczesnej Królewskiej Marynarki Wo-

jennej Omanu (RNO) rozpoczęła się w roku 1970, gdy został wodowany *Al Said*, jacht dla Sułtana Muscatu i Omanu, bo tak wówczas nazwę nosiło państwo. Dzięki zamontowaniu na dziobie działa kal. 40 mm ukończony w 1971 roku *Al Said* stał się jednostką flagową nowej floty oraz reprezentacyjną. W tym samym 1971 w stoczni Brooke Marine zamówiono 3 patrolowce typu *Al Bushra* o długości 37,5 m, które weszły do służby między styczniem a majem 1973 roku. Dwie z tych jednostek po przeprowadzonym między listopadem 1977 a listopadem 1978 roku remoncie, stały się pierwszymi rakietowymi

okrętami młodej floty, bowiem zostały uzbrojone w dodatkowe działo oraz 2 pociski rakietowe MM 38 „Exocet”. Trzeci z patrolowców nie dotarł na miejsce przeznaczenia, bowiem został utracony w czasie rejsu na ojczyste wody.

Następnym wzmocnieniem marynarki wojennej były 2 holenderskie trałowce typu *Wildervank* nabyte w marcu 1974 i przystosowane do wykonywania zadań patrolowych. Dla zastąpienia dotychczasowych miejscowych jednostek, w tym 2 dhow, w połowie lat siedemdziesiątych do służby wprowadzono pewną liczbę jednostek desantowych, transportowców przybrzeż-

Jach sułtana Muscatu i Omanu *Al Said*, który w 1970 roku stał się załóżkiem marynarki wojennej. Fotografia z 1972 r.



nych oraz łodzi roboczych. W 1974 zamówiono także w Brooke Marine 4 patrolowce typu *Al Waafi* stanowiące rozwinięcie wcześniejszego typu *Al Bushra*, które zostały dostarczone w roku 1977.

W styczniu 1979 wszedł do służby okręt desantowy *Al Munassir*, zamówiony w Brooke Marine w 1977. W ciągu roku flotę zasilili także jednostka desantowa oraz żaglowiec szkolny *Shabab Oman*, zaś jednostka inspekcyjna zamówiona w 1980 dotarła w roku 1981.

Trzy szybkie okręty rakietowe typu *Dhofar* zamówiono w latach 1980/81 w brytyjskiej stoczni Vosper Thornycroft, zaś czwarty okręt w roku 1986. Jednostki te weszły do służby odpowiednio w latach 1982/84 i 1989. Trzy nowe jednostki desantowe weszły w skład marynarki wojennej Omanu między rokiem 1981 a 1983, podczas gdy 4 patrolowce typu *Seeb* w 1981. Drugi duży okręt desantowy *Nasr Al Bakr*, zamówiony w maju 1982 w stoczni Brooke Marine, podniósł banderę w lutym 1985. Flagowy *Al Said* w latach 1983/84 został poddany generalnej przebudowie, po czym zmienił nazwę na *Al Mabrukah* i podjął służbę w charakterze patrolowca i jednostki szkolnej. W latach 1989/90 zamówiono również kilka mniejszych jednostek portowych.

Kontrakt na budowę 2 korwet projektu *Muheet* podpisano ze stoczną Vosper Thornycroft w kwietniu 1992, zaś jednostki określane mianem typu *Qahir* zostały dostarczone w 1996 i 1997. Ogłoszono również przetarg na budowę 3 dużych patrolowców projektu *Mawj*. Do pierwszej rundy negocjacji wybrano 5 stoczní, zaś sam kontrakt na jednostki określane mianem typ nowy *Al Bushra*, został ostatecznie podpisany we wrześniu 1993 z francuską stoczną CMN Cherbourg. Wszystkie wspomniane wyżej okręty były pilnie potrzebne marynarce wojennej Omanu, bowiem posiadane kutry rakietowe i patrolowce miały zbyt mały zasięg, zaś ich dzielność morską nie zapewniała możliwości działania w każdych warunkach pogodowych. Nowe jednostki typu *Al Bushra* weszły do służby w latach 1995/96. W połowie roku 1995 oznakowanie literowe zostało zastąpione przez cyfrowe znaki okrętowe na patrolowcach, jednostkach desantowych oraz większości pomocniczych. Dwa okręty typu *Wildervank*, 2 zachowane jednostki typu *Al Bushra* oraz typ *Al Waafi* zostały sukcesywnie złomowane między 1980 a 1996 rokiem, podobnie zresztą jak pierwsza jednostka desantowa. *Al Mabrukah* został w roku 1997 przeklasyfikowany na korwetę.

W roku 1993 U.S. Navy zaoferowała Omanowi 5 letnią dzierżawę fregaty typu

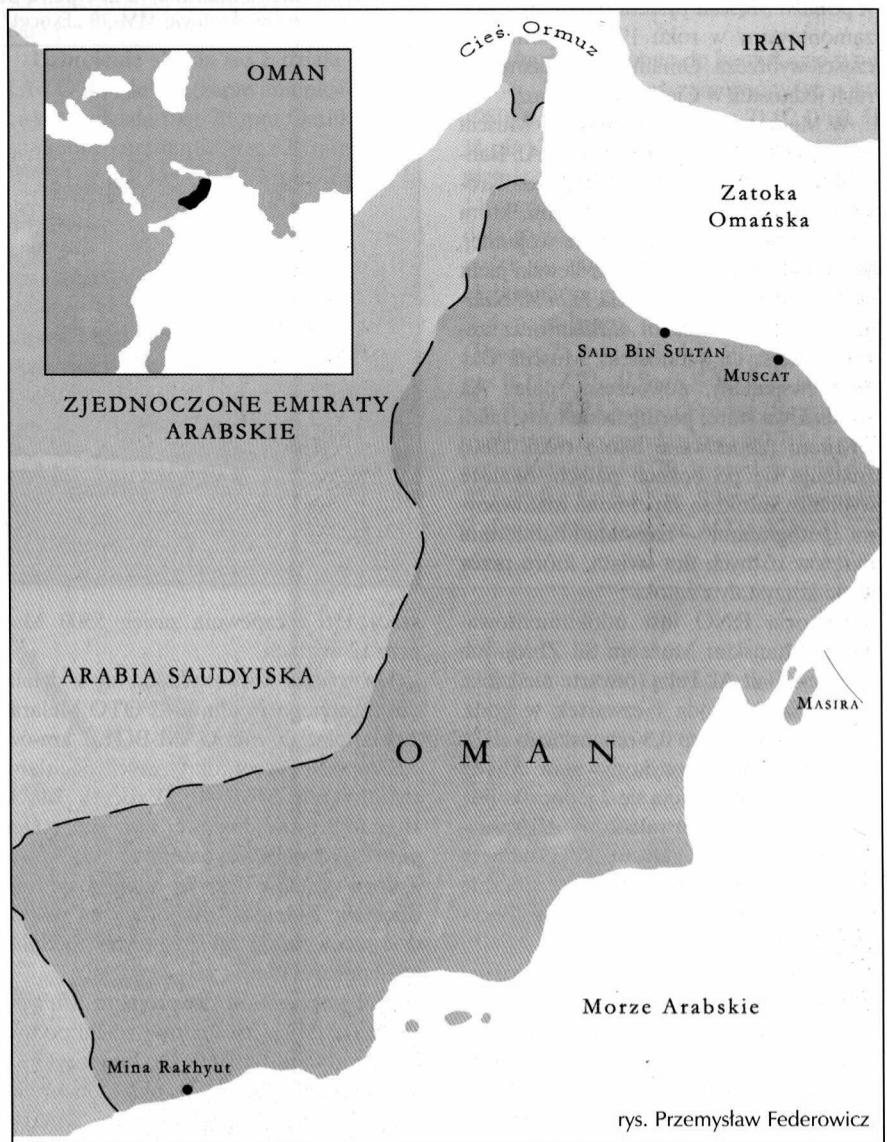
Knox-Miller (FF-1091), która nie została jednak zaakceptowana. Podobny los spotkał propozycję przejęcia przez Sultana w 1995 fregaty rakietowej *Mahon S. Tisdale* (FFG-27).

W roku 2004 marynarka wojenna Omanu (RNO) dysponowała 3 korwetami, 4 szybkimi okrętami rakietowymi, 3 szybkimi okrętami artyleryjskimi, 4 patrolowcami, 1 dużym okrętem desantowym, 4 mniejszymi jednostkami desantowymi, jednostką zaopatrzeniową (przybrzeżny transportowiec), żaglowcem szkolnym, szeregiem jednostek pomocniczych i roboczych. Program rozbudowy floty przewiduje nabycie 3 pełnomorskich patrolowców (projekt *Khareef*, wcześniej znany jako *Monsoon*) oraz nowego okrętu desantowego (projekt *Mahmal*). Zaproszenie do udziału w przetargu na realizację okrętów projektu *Khareef* zostało w dniu 25 stycznia 2003 skierowane do 9 stoczní, w tym 6 z Europy, 1 z Turcji, 1 z Singapuru oraz 1 koreańskiej. Na zaproszenie od-

powiedziało 7 stoczní, zaś wybór oferenta i podpisanie kontraktu przewidywane jest na koniec 2004 roku. Od kilku lat przewidywane jest nabycie dużego okrętu hydrograficznego projektu *Marjan*. Niezbędne wyposażenie hydrograficzno-pomiarowe otrzymał w roku 2000 *Al Mabrukah*. Prowadzone są również prace studyjne nad zamówieniem katamaranu – szybkiego transportowca wojsk.

RNO może być uważane za w pełni profesjonalną, efektywną, jedną z najlepszych flot ze wszystkich krajów arabskich. Omańskie okręty odbywają częste ćwiczenia z jednostkami innych państw oraz regularnie odwiedzają zagraniczne porty. Pewnym niedostatkiem floty jest brak jednostek obrony przeciwminowej, plany budowy których jak dotąd zostały odłożono na półkę.

Baza morską Said Bin Sultan, nowa główna baza otwarta w roku 1988, znajduje się w pobliżu niewielkiej wioski Wudam Al. Sahil, około 125 km na zachód od Mu-



rys. Przemysław Federowicz

scat drogą na Sohar i północ. Zaplecze remontowe (FMF Fleet Maintenance Facility) dysponuje niezbędnym wyposażeniem remontowym, naprawczym oraz logistycznym, w tym slipem o udźwigu 2000 t oraz zakrytym miejscem postojowym dla 2 jednostek wielkości okrętu rakietowego. FMF przeprowadza również remonty wszystkich silników wysokoprężnych, uzbrojenia artyleryjskiego i elektroniki. W roku 1998 FMF zostało oddane na okres 5 lat w komercyjny zagraniczny zarząd, co ma pozwolić na rozwój potencjału stoczniowego i remontowego w bazie.

Niewielkie, wysunięte bazy morskie znajdują się na północy w Jazirat Ghanam w pobliżu Ras Musandam oraz na południu w Mina Rakhut na zachód od Salalah. Zaplecze portowe w Mina Qaboos koło Muscat i na wyspie Masirah jest również wykorzystywane przez marynarkę wojenną. Dowództwo sił morskich znajduje się w Muaskar Al. Murtafa'a bezpośrednio przy międzynarodowym lotnisku Seeb w pobliżu Muscat. System radarowy został zamontowany w roku 1994 w północnej części wybrzeża Omanu by nadzorować ruch jednostek w Cieśninie Hormuz.

W Muscat, stara baza morska w Muscat Bay (Qa'Adat Sultan Bin Ahmet Al. Bahriya) jest obecnie użytkowana przez Królewską Eskadrę Jachtową Omanu, która jest niezależna od marynarki wojennej. W skład Eskadry wchodzi królewski jacht *Al Said*, jednostka wsparcia *Fulk Al Salamah*, duże dhow *Zeenat Al Bihar* oraz szereg mniejszych jednostek. Muscat Bay zdobi wspaniały, nowoczesny pałac Al. Alam. Dwa stare, portugalskie forty Jalali i Mirani (zbudowane około roku 1580) znajdują się po bokach pałacu. Skaliste wybrzeża zatoki są wypełnione malowanymi „autografami” – nazwami i banderami okrętów różnych flot świata, które przez wieki korzystały z zatoki.

Historia RNO jest udokumentowana w Sułtańskim Muzeum Sił Zbrojnych w Forcie Bait Al. Falaj (otwarte niedziela, poniedziałek, środa i czwartek w godz. 08.30 – 12.30, wstęp 0,5 omańskiego riala, obowiązuje zakaz wykonywania zdjęć). Na ekspozycji znajdują się 2 jednostki pływające: szybki okręt rakietowy *Al Mansoor*, ostatnia ocalała jednostka z 3 o długości 37,5 m zbudowanych przez stocznię Brooke Marine oraz uzbrojone dhow *Al Hadir*.

Ochronę wybrzeża zabezpiecza Wydział Ochrony Wybrzeża Królewskiej Policji Omanu, który dysponuje około 30 różnorodnymi nowymi jednostkami, z których część jest uzbrojona. Jednostki pływające Królewskiej Policji Omanu są rozmieszczone wzdłuż wybrzeża, jednak stałą bazą

większości z nich jest Mina Qaboos. Stocznia remontowa Wydziału Ochrony Wybrzeża Królewskiej Policji Omanu znajduje się w Sidab, małej rybackiej wiosce kilka kilometrów na wschód od Muscat.

Jednostki Królewskiej Marynarki Wojennej Omanu od 1970 roku

Siły główne

Korwety *Qahir Al Amwaj Q 31*, poł. st. 21.05.1993, wod. 21.09.1994, w sl. 03.09.1996, *Al Mua'ar Q 32*, 04.04.1994-26.09.1995-13.04.1997, zbud. Vosper Thornycroft Woolston (Wlk. Brytania).

Wyporność standardowa wynosi 1185 t, a pełna 1450 t przy wymiarach 83,7/ 78,5 x 11,5 x 3,5 m. Układ napędowy składa się z 4 silników wysokoprężnych Crossley-SEMT-Pielstick 16PA6 V280STC o łącznej mocy 23 552 kW (chwilowej) i a stałej 20 726 kW, które pracując na 2 śruby pozwalają na uzyskiwanie maksymalnej prędkości 31,0 węzła. Zapas paliwa wyno-

Kuter rakietowy *Al Mansoor (B 2)* typu *Al Bushra* w czasie prób w 1978 roku po uzbrojeniu w pociski przeciwokrętowe MM-38 „Exocet”.



szący 156 t zapewnia zasięg 5500 Mm przy 12 węzłach.

Uzbrojenie korwet składa się z dział uniwersalnego 76 mm L/62 OTO Melara, 2 dział plot. 20 mm GAM-BO1, 2 km-ów 7,62 mm, 8 przeciwokrętowych pocisków rakietowych MM 40 „Exocet” Block II oraz 8 prowadnicowej wyrzutni rakiet plot. „Crotale” (z zapasem 16 pocisków). Załoga okrętów liczy 76 ludzi, w tym 14 oficerów. Jednostki dysponują na pokładzie lądowiskiem dla śmigłowców, jednak bez hangaru.

Jednostki należą do projektu *Muheet*, zaś kontrakt na ich budowę został podpisany w dniu 05.04.1992. Do budowy Q 31 przystąpiono 23.09.1992, okręt odebrano 27.03.1996 i skierowano do Omanu 18.06.1996. Q 32 został odebrany odpo-

wiednio 26.11.1996, a wysłany na ojczyste wody 20.03.1997.

3 kutry rakietowe typu *Al Bushra* (Brooke Marine 37,5 m), *Al Bushra B 1*, w sl. 22.01.1973, *Al Mansoor B 2*, w sl. 26.03.1973, *Al Nejeh B 3*, w sl. 13.05.1973, zbud. Brokke Marine, Lowestoft.

Wyporność standardowa wynosi 162 t, a pełna odpowiednio 184 t przy wymiarach 37,5 x 6,86 x 2,20 m. Układ napędowy składa się z 2 silników wysokoprężnych Paxman Ventura 16RP200 o łącznej mocy 3532 kW, który pracując na 2 śruby zapewniał maksymalną prędkość 25 węzłów. Zasięg 3250 Mm przy 12 węzłach.

Uzbrojenie obejmuje 2 działa plot. 40 mm L/70 Breda (sprężone), 2 km-y 7,62 mm oraz 2 przeciwokrętowe pociski rakietowe MM 38 „Exocet”. Załoga liczy 32 ludzi, w tym 4 oficerów.

Jednostki zostały zamówione w dniu 05.01.1971, zaś uzbrojenie rakietowe zostało zamontowane w czasie przebudowy w stocz-

ni producenta w okresie między listopadem 1977 a listopadem 1978 roku. B 1 został utracony w dniu 28.12.1978 na wodach Zatoki Biskajskiej, gdy fale zmyły go z pokładu jednostki transportowej w czasie przewozu do Omanu po zakończonej przebudowie. B 2 został wycofany ze służby w 1985, a w 1988 przekazany w charakterze eksponatu do Sułtańskiego Muzeum Sił Zbrojnych. B 3 wycofano ze służby w 1983 i wykorzystywano w charakterze hulka w Ras Musandam, a następnie zatopiono jako cel.

2 patrolowce holenderskiego typu *Wildevranc* (wcześniej trałowce), *Al Nasiri P 1*, zbud. Gebr. Pot. Bolnes, poł. st. 25.11.1953, wod. 22.04.1955, w sl. 03.05.1956, *Al Salihi P 2*, zbud. De Groot & Van Vliet, Slikkerveer, poł. st. 17.10.1953, wod. 05.03.1955, w sl. 16.03.1956.



Patrolowiec (eks-trałowiec) *Al Salihi* (P 2) sfotografowany na Malcie w 1980 roku.

Wyporność standardowa wynosi 373 t, a pełna odpowiednio 417 t przy wymiarach 46,62/ 45,69 x 8,75 x 2,28 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Werkspoor o łącznej mocy 1640 kW, które poruszając 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 14 węzłów.

Pierwotnie uzbrojenie składało się z 2 dział plot. 40 mm L/60, które w czasie służby pod banderą Omanu zwiększono do 3 dział plot. kal. 40 mm L/60. Załoga liczy 38 marynarzy i oficerów.

P 1 powstał jako holenderski trałowiec *Aalsmeer* (M 811), w dniu 21.05.1963 jednostkę odstawiono do rezerwy w Den Helder. W dniu 22.03.1973 okręt definitywnie wycofano ze służby, a 27.03.1974 sprzedano do Omanu. We flocie Omanu wycofany ze służby w grudniu 1979, a w grudniu 1980 sprzedany

P 2 powstał jako holenderski trałowiec *Axel* (M 808), w dniu 13.11.1963 jednostkę odstawiono do rezerwy w Den Helder. W dniu 22.03.1973 okręt definitywnie wycofano ze służby, a 27.03.1974 Sprzedano do Omanu. W nowej flocie okręt został wycofany ze służby w grudniu 1979, a w roku 1982 zatopiony jako cel.

W czasie przebudowy na patrolowce w stoczni Van der Giessen/De Noord w latach 1974-75 zdemontowano z obu jednostek wyposażenie trałowe montując w zamian trzecie dział kal. 40 mm na rufie.

4 kutry artyleryjskie typu *Al Waafi* (zmodernizowany Brooke Marine 37,5 m), *Al Waafi B 4/Z 4*, zbud. Brooke Marine, Lowestoft, w sl. 24.03.1977, *Al Fulk B 5/ Z 5* 24.03.1977, *Al Mujahid B 6*, w sl. 20.07.1977, *Al Jabhar B 7*, w sl. 06.10.1977

Wyporność standardowa 153 t, a pełna 166 t przy wymiarach 37,5 x 6,86 x 1,78 m. Napęd zapewniają 2 silniki wyso-

koprężne Paxman Ventura 16RP200 o łącznej mocy 3552 kW, które pracując na 2 śruby pozwalają na uzyskanie prędkości maksymalnej 25 węzłów. Zasięg 3250 Mm przy 12 węzłach.

Uzbrojenie składa się z dział 76 mm L/62 OTO Melara (zapas amunicji 130 pocisków), dział plot 20 mm Oerlikon (zastąpionego następnie przez 20 mm GAM-BO1) oraz 2 km-ów 7,62 mm. Załoga liczy 27 ludzi, w tym 3 oficerów.

Kontrakt na budowę jednostek został podpisany w dniu 26.04.191974. B 6 i B 7 zostały wycofane ze służby w roku 1994, zaś Z 4 i Z 5 w 1995. Dwa ostatnie okręty pozostają nadal w rezerwie, bowiem przewidziane jest ich wykorzystanie w charakterze jednostek szkolnych. Ostateczny los jest jednak niezany.

4 okręty rakietowe typu *Dhofar* (Vosper typ Province 56 m), zbud. Vosper Thornycroft, Portchester, *Dhofar* (II) B 10/

Kuter artyleryjski *Al Waafi* (B 4).



Z 10, poł. st. 30.09.1980, wod. 14.10.1981, w sl. 07.08.1982, *Al Sharqiyah B 11/Z 11* 10.1981-02.12.1982-05.12.1983, *Al Bat'nah B 12/ Z 12*, 09.12.1981-04.11.1982-18.01.1984, *Mussandam B 14/Z 14*, 08.10.1987-19.03.1988-31.03.1989.

Wyporność standardowa 311 t, a pełna 394 t przy wymiarach 56,7/55,0 x 8,2 x 2,1 m. Napęd stanowią 4 silniki wysokoprężne Paxman Valenta 18RP200CM o łącznej mocy 13 174 kW (chwilowa), a stałej 11 040 kW oraz 2 pędniki elektryczne o łącznej mocy 147 kW. Pracujący na 4 śruby układ napędowy zapewnia maksymalną prędkość 40 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 45,5 t pozwala na zasięg 2000 Mm przy 15 węzłach.

Uzbrojenie dział 76 mm L/62 OTO Melara, 2 dział plot. 40 mm L/70 Breda (sprężone), 2 wkm-y 12,7 mm 6 (B 10) lub 8 (pozostałe jednostki) przeciwokrętowych pocisków rakietowych MM 40 „Exocet”. Załoga liczy 40 marynarzy i oficerów, istnieje możliwość zabierania na pokład w celach szkoleniowych dodatkowych 19 kursantów.

Jednostki podobne do kenijskiego typu *Nyayo*. B 10 został zamówiony w roku 1980, a wysłany do Omanu 21.02.1982, B 11 i B 12 zamówiono w styczniu 1981 i formalnie przejęto w dniu 16.05.1984, zaś B 14 zamówiono 03.01.1986. Okręty posiadają różną konstrukcję masztów w zależności o zamontowanego wyposażenia elektronicznego.

4 patrolowce przybrzeżne typu *Seeb* (Vosper 25 m), *Al Seeb B 20/ Z 20*, *Al Shinas B 21/ Z 21*, *Al Sadh B 22/ Z 22*, *Al Khasab B 23/ Z 23*, Vosper Private (Singapur).

Wyporność standardowa 60,7 t, a pełna odpowiednio 75 t przy wymiarach 25,0/23,0 x 5,8 x 1,5 m. Siłownia obejmuje 2 silniki wysokoprężne MTU 12V331 TC



Patrolowiec *Al Shinas* (B 21) typu *Seeb*.

92 o łącznej mocy 2260 kW (chwilowa), a stałej 1958 kW oraz silnik wysokopiętny Cummins N-855M o mocy 145 kW do prędkości ekonomicznej. Układ napędowy pracujący na 3 śruby zapewnia maksymalną prędkość 26 węzłów. Zasięg 750 Mm przy 14 węzłach oraz 2300 Mm przy prędkości ekonomicznej 8 węzłów.

Uzbrojenie obejmuje działo plot. 20 mm GAM-BO1 oraz 2 km-y 7,62 mm, zaś załoga liczy 13 marynarzy i oficerów. Na pokładzie znajduje się także 5 zapasowych miejsc dla ewentualnego wzmocnienia.

Patrolowce zbudowane w roku 1980 przez stocznię w celach spekulacyjnych, następnie nabyte przez Oman na którego wody przybyły 19-05-81.

3 patrolowce typu nowy *Al Bushra* (CMN typ P 400), zbud. CMN Cherbourg (Francja), *Al Bushra* (II) **Z 1**, pol. st. 16.02.1994, wod. 14.03.1995, w sl. 15.06.1995, *Al Mansoor* (II) **Z 2**, 12.04.1994-03.05.1995-10.08.1995, *Al Nejah* (II) **Z 3**, 27.06.1994-05.03.1996-15.04.1996

Wyporność standardowa 373 t, a pełna 477 t przy wymiarach 54,2/50,0 x 8,0/7,7 x 2,54 (2,9 śruby) m. Napęd stanowią 2 silniki wysokopiętny MTU 16V538 TB 93 o łącznej mocy 6182 kW, które poruszając 2 śruby zapewniają chwilową maksymalną prędkość 24 węzły, a w dłuższym czasie 22 węzły. Zapas paliwa wynoszący 73 t pozwala na zasięg 2400 Mm przy 15 węzłach.

Uzbrojenie zgodnie z projektem obejmowało działo plot. 40 mm L/60, które następnie zastąpiono działem 76 mm L/62 OTO Melara, działo plot. 20 mm GAM-BO1 oraz 2 wkm-y 12,7 mm. Załoga liczy 24 ludzi, w tym 3 oficerów. Jednostki mogą również transportować 21 pasażerów.

Patrolowce należą do projektu *Mawj*, kontrakt na ich budowę został podpisany

01.09.1993. Do budowy **Z 1** przystąpiono już 10.11.1993. Wszystkie jednostki wodowano już z nowym oznaczeniem **Z** zamiast wcześniejszego **B**. Pierwsze 2 jednostki dotarły do Omanu 28.09.1995, a ostatnia 29.06.1996. W roku 1998 w bazie Said Bin Sultan na wszystkich okrętach w miejsce pierwotnego działu 40 mm zamontowano działu 76 mm zdjęte z wycofanych jednostek typu *Al Waafi*.

Jednostki desantowe i pomocnicze

Uwaga: jedna z jednostek desantowych **C 3**, **C 5** lub **C 6** zatonała po wejściu na mieliznę u wybrzeży prowincji Musandam około roku 1988

Okręt desantowy *Al Munassir L 1*, zbud. Brooke Marine, Lowestoft, pol. st.

Okręt desantowy *Al Munassir* (L 1), który w ubiegłym roku został zatopiony jako element sztucznej rafy.



04.07.1977, wod. 25.05.1978, w sl. 03.04.1979

Wyporność jednostki wynosi 2169 t przy długości całkowitej 84,0 m (81,25 m między pionami), szerokości 15,03 m i maksymalnym zanurzeniu 2,15 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokopiętny Mirreles-Blackstone ESL8MGR o łącznej mocy 1766 kW, które poruszając 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 12 węzłów. Zasięg 2500 Mm/12 węzłach.

Uzbrojenie stanowi działu 76 mm L/62 OTO Melara oraz 2 działu plot. 20 mm GAM-BO1. Załoga liczy 47 ludzi, w tym 9 oficerów.

Jednostka może przewozić 188 żołnierzy z uzbrojeniem i wyposażeniem oraz 550 t zaopatrzenia względnie zamiennie 8 ciężkich czołgów. Z pokładu lotniczego mogą korzystać śmigłowce typu „Sea King” lub „Super Puma”. Okręt wyposażony jest w 16 t dźwig oraz 2 kutry typu LCP.

Jednostka została zamówiona 01.03.1977, a przejęta 31.01.1979. Około roku 1989 odstawiona do rezerwy i wykorzystywana w charakterze stacjonarnego okrętu szkolnego w bazie Said Bin Sultan. W połowie roku 1994 planowano remont i ponowną aktywację okrętu. Ostatecznie jednak planów nie zrealizowano, a jednostka została w kwietniu 2003 osadzona na dnie jako sztuczna rafa w Bandar Khyran.

Okręt desantowy *Nasr Al Bahr L 2/A 2* zbud. Brooke Marine, Lowestoft pol. st. 1983, wod. 16.05.1984, w sl. 06.02.1985

Wyporność jednostki wynosi 2.500 t przy długości całkowitej 93,0 m (80,0 m między pionami), szerokości 15,5 m i średnim zanurzeniu 2,3 m. Napęd stanowią

2 silniki wysokoprężne Paxman Valenta 18RP200CM o łącznej mocy 5740 kW, które pracując na 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 15,5 węzła. Zasięg wynosi 4000 Mm przy 13 węzłach.

Uzbrojenie obejmuje 2 (pierwotnie 4) działa plot. 40 mm L/70 Breda (sprężone), 2 działa plot. 20 mm GAM-BO1 oraz 2 wkm-y 12,7 mm. Załoga liczy 81 ludzi, w tym 13 oficerów.

Jednostka może przewozić 240 żołnierzy z uzbrojeniem i wyposażeniem oraz 450 t zaopatrzenia względnie 7 ciężkim czołgów. Okręt posiada pokład dla pojazdów o wymiarach 75,0 x 7,4 m, luk ładunkowy o wymiarach 30 x 7 m, a także rampę dziobową (18,0 x 4,5 m) i rufową (5 x 4 m). Z pokładu lotniczego mogą korzystać śmigłowce typu „Sea King” i „Super Puma”. Jednostka jest wyposażona w 16 t suwnicę bramową operującą nad lukiem ładunkowym oraz 2 kutry typu LCP.

Okręt został zamówiony 18.05.1982, a przejęty w styczniu 1985 roku. Dwie bliźniacze jednostki działają w marynarce wojennej Algierii. L 2 posiadał zewnętrzne i wewnętrzne odprowadzenia spalin, które stały się przyczyną problemów eksploatacyjnych. Problem z odprowadzeniem spalin poniżej linii wodnej pojawił się pierwszy raz w lutym 1985 po przybyciu jednostki do Omanu, gdy okręt był jeszcze objęty gwarancją stoczni. Ostateczne rozwiązanie problemu osiągnięto dopiero w roku 1992, gdy postanowiono spaliny odprowadzać do klasycznego kominu. Prace modernizacyjne przeprowadzone w roku 1994 zakończyły się sukcesem. W roku 1996 zdemontowano dla poprawy stabilności okrętu rufowe sprzężone działo kal. 40 mm.

2 uzbrojone dhow (transportowce przybrzeżne), ? C 1, *Al Hadir* C 2.

Nie są znane zarówno dane techniczne jak pochodzenie jednostek. C 1 po wycofaniu ze służby został sprzedany w Omanie, natomiast C 2 został wycofany ze służby w roku 1986, a następnie w 1988 przekazany w charakterze eksponatu do Sułtańskiego Muzeum Sił Zbrojnych.

Jednostka desantowa typu 45 stopowy *Cheverton Loadmaster* (LCU) *Sulhafa Al Bahr* C 3, zbud. Cheverton, Cowes (Wielka Brytania).

Wyporność jednostki wynosi 45 DWT przy wymiarach 13,7 x 4,6 x 0,9 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Perkins, które zapewniają prędkość 8,5 węzła. Uzbrojenia brak, zaś załoga liczy 5 osób.

Jednostka została dostarczona w styczniu 1975, zaś w 1981 wycofano ją ze służby i przekazano władzom cywilnym.

2 jednostki desantowe typu 60 stopowy *Cheverton Loadmaster*, *Al Sansoor* C 4, *AL*



Okręt desantowy *Al Tamsah* (C 10) typu *Vosper 33*.

Dhogos C 5, zbud. Cheverton, Cowes (Wielka Brytania).

Wyporność standardowa 64 t, a pełna 130 t przy wymiarach 22,86/18,3 x 6,1 x 1,07 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 221 kW, które pracując na 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 8,7 węzła. Brak uzbrojenia, zaś załoga liczy 6 osób.

Jednostki dostarczone w styczniu 1975 roku. C 4 w roku 1982 został przebudowany na jednostkę do czyszczenia zbiorników, a następnie w 1992 wycofana ze służby w bazie Said Bin Sultan. Ostateczny los pozostaje nieznany.

C 5 został wycofany ze służby w roku 1981 i przekazany władzom cywilnym.

Jednostka desantowa typu 75 stopowa *LCU, Al Dhaibah* C 6, zbud. Impala Marine, Twickenham (Wielka Brytania).

Wyporność 75 DWT przy wymiarach 22,9 x 7,0 x 1,5 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 383 kW, które pracując na 2 śruby zapewniały maksymalną prędkość 9 węzłów. Brak uzbrojenia, zaś załoga liczy 6 osób.

Jednostka dostarczona w roku 1975, wycofana ze służby w 1983, po czym przekazana władzom cywilnym.

Jednostka desantowa typu 84 stopowa *LCM, Al Neemran* C 7/A 7, zbud. Lewis Offshore, Stornoway (Wielka Brytania.)

Wyporność 85 DWT przy wymiarach 25,5 x 7,4 x 1,8 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 440 kW, które poruszając 2 śruby zapewniają prędkość 8 węzłów. Brak uzbrojenia, zaś załoga liczy 6 osób.

Jednostka dostarczona w roku 1979, pozostaje nadal w służbie, lecz w przyszłości

ma zostać zastąpiona przez jednostki projektu *Mahmal*.

Jednostka desantowa typu 84 stopowa *LCM, Saba Al Bahr* C 8/A 8, zbud. Vosper Private, Singapur poł. st. 04.1981, wod. 30.06.1981, w sl 17.09.1981

Wyporność 210 t (100 DWT, 170 BRT, 62 NRT) przy wymiarach 30,0/24,85 x 8,0 x 1,3 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Caterpillar 3408TA o łącznej mocy 1345 kW, które pracując na 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 8 węzłów. Zasięg wynosi 1400 Mm/8 węzłach. Uzbrojenie składa się z 2 wkm-ów 12,7 mm, a załoga liczy 11 marynarzy.

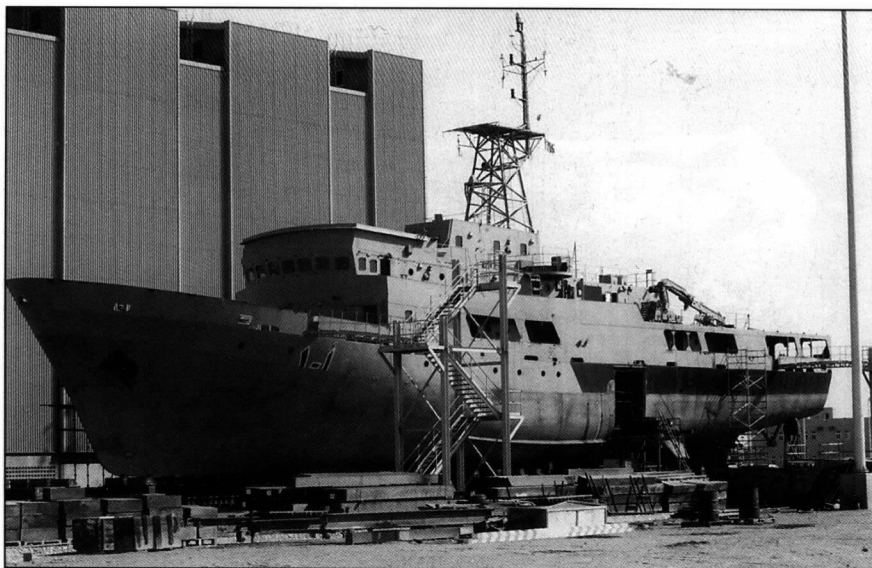
Jednostka zamówiona 24.04.1981, pozostaje nadal w służbie.

2 jednostki desantowe typu *Vosper 33 m LCM, Al Dhogas* (II) C 9/A 9, zbud. Vosper Private, Singapur 09.07.1982-12.11.82-10.01.1983, *Al Temsah* C 10/A 10 08.09.1982 -15.12.1982 -12.02.1983.

Wyporność 230 t (155 DWT, 191 BRT) przy wymiarach 33,0/27,84 x 8,18 x 1,51 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Caterpillar 3408TA o łącznej mocy 1345 kW, które poruszając 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 8 węzłów. Zasięg wynosi 1800 Mm przy 8 węzłach. Uzbrojenie składa się z 2 wkm-ów 12,7 mm, a załoga liczy 11 marynarzy.

Jednostki zamówione w lipcu 1982. Mogą zabierać na pokład 100 t ładunku bądź pojazdy względnie 45 t ładunku pokładowego +50 t wody (oraz dalsze 35 t w zbiornikach balastowych). Pozostają w czynnej służbie.

Okręt szkolny *Al Mabrukah* (eks-*I Said*) A 1/Q 30, zbud. Brooke Marine, Lowestoft, wod. 07.04.1970, w sl. 1971.



Okręt szkolny *Al Mabrukah* w trakcie remontu.

Wyporność standardowa okrętu wynosi 785 t, a pełna odpowiednio 930 t przy wymiarach 61,47/55,63 x 10,7 x 3,05 m. Napęd stanowią 2 silniki wysokoprężne Paxman Ventura 12 YJCM o łącznej mocy 3730 kW, które pracując na 2 śruby zapewniają maksymalną prędkość 17 węzłów. Uzbrojenie składa się z działa plot. 40 mm L/70 oraz 2 dział 20 mm GAM-BO1, zaś załoga liczy 34 ludzi, w tym 11 oficerów, poza tym jednostka może przyjąć dalszych 37 pasażerów.

Pierwotnie jacht sultanski, następnie jednostka flagowa marynarki wojennej i reprezentacyjna Omanu. W okresie między styczniem 1983 a kwietniem 1984 okręt został w stoczni w Lowestoft przebudowany na jednostkę szkolną-patrołowiec, co wiązało się z powiększeniem lądowiska, rozbudową dodatkowych pomieszczeń oraz przebrojeniem. W roku 1997 okręt sklasyfikowano jako korwetę, zaś w 2000

wyposażono w urządzenia pomiarowo-hydrograficzne.

Zaopatrzeniowiec *Dhofar* (I) D 1?

Wyporność 1500 t przy wymiarach 66,8 x 10,4 x 4,0 m. Napęd – silnik wysokoprężny MAK o mocy 1014 kW, 1 śruba, maksymalna prędkość 10,5 węzła. Brak uzbrojenia, zaś załoga liczy 22 marynarzy i oficerów.

Jednostka używana również jako okręt do szkolenia wstępnego marynarzy. D 1 został zatopiony w dniu 18.05.1980 jako cel dla przeciwokrętowych pocisków rakietowych „Exocet”.

Zaopatrzeniowiec *Al Sultana A 2/S 2/T 1*, zbud. Scheepswerf G. Bijlsma & Zn. B. V. Wartena (Holandia), wod. 18.05.1975. w st. 04.06.1975.

Wyporność standardowa jednostki 900 t, a pełna 1700 t (1380 DWT) przy wymiarach 65,7/59,9 x 10,83 x 4,2 m. Silnik wysokoprężny Mirreles-Blickstone ESL8 Mk 2

o mocy 835 kW, 1 śruba. Maksymalna prędkość 11 węzłów, a zapas paliwa 82,5 t. Brak uzbrojenia, zaś załoga 20 marynarzy i oficerów.

Wypożyczona w 1 t dźwig. Pierwotnie używana również w charakterze jednostki szkolnej, do czasu zastąpienia w tej roli przez *Al Mabrukah*. Remont kapitalny w 1992, pozostaje nadal w czynnej służbie.

Żaglowiec szkolny *Shabab Oman S 1*, zbud. Hard & Mackenzie, Buckie (Wielka Brytania), wod. 07.09.1971, w st. 1972.

Wyporność 386 t (264 BRT) przy długości całkowitej 52,0 m (w tym kadłuba 43,9 m), szerokości 8,5 m i zanurzeniu 4,7 m. Kadłub wykonany z drewna modrzewiowego, powierzchnia żagli 1020 m². Napęd pomocniczy 2 silniki wysokoprężne o łącznej mocy 338 kW. Prędkość maksymalna na silnikach 10 węzłów. Załoga 20 ludzi, w tym 5 oficerów oraz 24 kursantów i 3 oficerów szkoleniowych.

Trójmasztowy szkuner zbudowany jako Captain Scott, nabyty w 1977 od Dulveston Trust, a następnie w roku 1979 wcielony do Królewskiej Marynarki Wojennej Omanu.

Jednostka pomiarowa *Al Rahmanniya H 1/M 1*, zbud. Watercraft, Shoreham (Wielka Brytania), w st. 04.1981

Wyporność pełna jednostki wynosi 23,6 t przy wymiarach 15,5/14,0 x 4,0 x 1,25. Kadłub z włókien szklanych. Napęd – 2 silniki wysokoprężne Volvo TMD 120A o łącznej mocy (chwilowej) 444 kW, a stałej 382 kW, 2 śruby. Maksymalna prędkość 13,5 węzła, a zasięg 500 Mm/12 węzłach.

„Drobnoustroje” różnego przeznaczenia

Uwaga: 2 małe motorówki pomiarowe typu USN z okrętu pomiarowego *Harkness* (T-AGS 32) pozostawione w Omanie w listopadzie 1992, a następnie przejęte przez RNO, nie zostały włączone do służby

2 typu *Tyler Vortex 13 m Q 1, Q 2* zbudowane w stoczni Cheverton w Cowes (Wielka Brytania), w służbie od 1981 roku. Wyporność 12 t, wymiary 13,3/11,5 x 3,6 x 1,4 m. Napęd 2 silniki wysokoprężne Sabre 500 o łącznej mocy 746 kW. Maksymalna prędkość 30 węzłów. Uzbrojenie 1 km 7,62 mm.

Patrolowce przybrzeżne, oficjalnie klasyfikowane jako jednostki szybkiego reagowania. Q 1 utracono po wejściu na mieliznę w 1988, Q 2 wycofany ze służby i zacumowany w bazie Said Bin Sultan w październiku 1992.

1 typu *Rotork Sea Truck 13 m R 1* zbudowany w zakładach Rotork w Wielkiej Brytanii, wszedł do służby w 1991. Wyporność 9 t, wymiary 13,5/12,7 x 3,2 x 0,7 m. Napęd 2 silniki wysokoprężne Volvo-Pen-



Zaopatrzeniowiec *Al Sultana*.



Mały patrolowiec Q 2 typu Tyler Vortex.

ta AQD 70 D o łącznej mocy 315 kW, maksymalna prędkość 20 węzłów.

Jednostka używana w charakterze tendra nurkowego, bliźniaczy *Zahra 27* pełni służbę w Wydziale Ochrony Wybrzeża Królewskiej Policji Omanu.

4 kutry desantowe LCP typ *Rotork R 2, R 3, R 4, R 5* znajdują się po 2 na każdym z okrętów desantowych LSL. Para kutrów z L 1 tymczasowo pełni służbę gdzie indziej.

3 małe holowniki typ *Pushy Cat 1500 T 1, T 2, T 3* zbudowane w stoczni Scheep-

swerf Damen B. V w Gorinchen (Holandia), weszły do służby w latach 1990-91. Wymiary 15,0 x 4,75 x 1,9 m, napęd silnik wysokoprężny. T 1 zmyty przez fale w czasie transportu do Omanu w roku 1990. Dla zastąpienia utraconej jednostki w roku 1991 do służby wszedł T 3.

11 łodzi roboczych typu *Cheverton 12 m stopowy W 1-W 7, W 8-W 11* zbudowane w stoczni Cheverton w Cowes (Wielka Brytania). Partia pierwszych 7 jednostek weszła do służby w kwietniu 1975. Wypor-



Mały holownik T 3 typu Pushy Cat 1500.

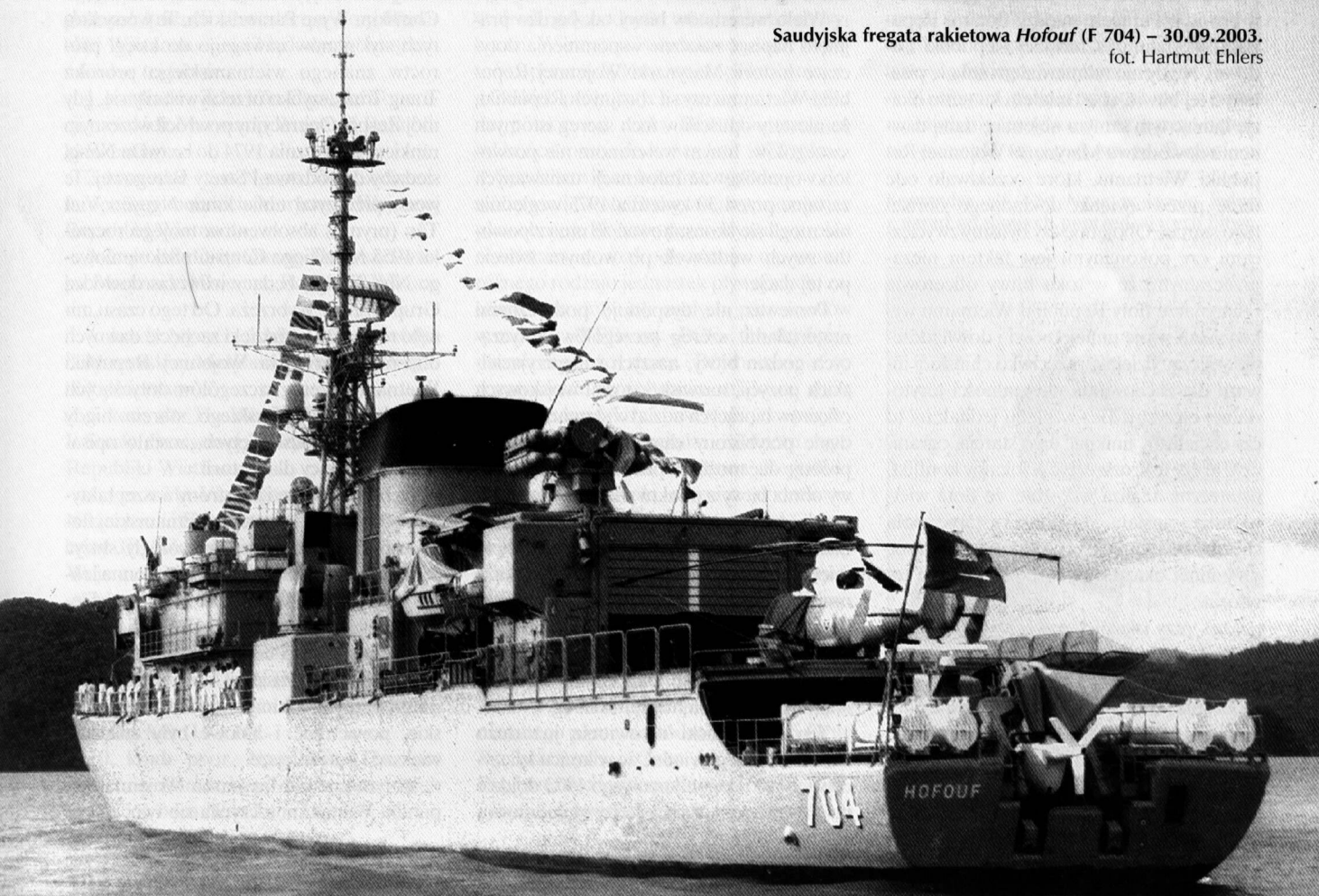
ność 3,5 t wymiary 8,28 x 2,7 x 0,8 m, napęd 2 silniki wysokoprężne, maksymalna prędkość 25 węzłów. W 1-W 3 wycofane ze służby przed rokiem 1992

4 łodzie robocze typ *Cheverton 12 m W 41-W 44* zbudowane w stoczni Cheverton w Cowes (Wielka Brytania) brak bliższych informacji o ich parametrach technicznych. ●

Tłumaczenie z języka angielskiego
Maciej S. Sobański

SUPPLEMENT

Saudyjska fregata rakietowa *Hofouf* (F 704) – 30.09.2003.
fot. Hartmut Ehlers



Hà Văn Ngac
(Stany Zjednoczone A.P.)



Bitwa o Wyspy Paracelskie

(19 stycznia 1974 roku)

Wietnamski Zespół Operacyjny u wybrzeży Wysp
Paracelskich. fot. grzecznościowo „Hàng Sa”

część II

Wstęp

Mięło już tyle lat od czasu mego udziału w bitwie o Paracele między flotami Republiki Wietnamu i Chińskiej Republiki Ludowej. Nigdy nie rozmawiałem ani nie pisałem o tej bitwie, choć miałem ku temu okazję łamiąc tym samym obietnicę daną dawnemu dowództwu Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu, które oczekiwało ode mnie przedstawienia dokładnego obrazu tego starcia. Obojętnie czy byliśmy zwycięzcami czy pokonanymi jest faktem niezaprzeczalnym, że w toku bitwy oficerowie i marynarze floty Republiki Wietnamu wykorzystali swoje umiejętności i doświadczenie walcząc dzielnie przeciwko chińskiej inwazji dla zachowania integralności terytorialnej ojczyzny. Bez względu jednak na to czy chcieliśmy uniknąć tego starcia, ograniczyć je czy też rozszerzyć w lokalny konflikt, ostateczna analiza wskazuje, że flota wietnamska musiała chwilowo ustąpić pola chińskim siłom uderzeniowym, tak by móc przy innej okazji odzyskać okupowane terytoria.

Dzisiaj przy okazji księżycowego Nowego Roku Kota pisze te słowa poświęcone pamięci bohaterów, którzy oddali swe życie w obronie oddalonych zakątków kraju. Niektórzy z nich pozostali na wieki w płytkich wodach Wysp Paracelskich jako swego rodzaju dodatkowy historyczny dowód naszej narodowej suwerenności. Inni stracili życie

na morzu uchodząc przed okrutnymi chińskimi agresorami.

Wielu weteranów bitwy tak bardzo pragnęło napisać naoczne wspomnienia dotyczące historii Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu czy sił zbrojnych Republiki, że niestety opuścili w nich szereg istotnych szczegółów. Innym weteranom nie pozwolono opublikować informacji uznawanych za tajne przed 30 kwietnia 1975 względnie nie mogli się skonsultować ze mną z powodu swych wędrówek po wolnym świecie po tej dacie.

Ponieważ nie dysponuję podręcznymi materiałami, szereg szczegółów dotyczących godzin bitwy, naszych i nieprzyjacielskich pozycji, nazwisk i stopni wojskowych oficerów biorących udział w starciu, mają jedynie przybliżony charakter. W tej pracy próbuję dać możliwie prawdziwy, szczegółowy obraz bitwy z punktu widzenia dowódcy teatru operacyjnego, mając równocześnie nadzieję, że uczestnicy starcia mogli zapamiętać inne detale starcia, które przekazały mi pomóc poprawić ten dokument.

Przegląd ogólny

„Tân Xuân Giap Dân Hàng Sa chiến Nam ngu hải ngoa huyết lưu hồng”

Ten wietnamski dwuwiersz już dużo wcześniej przepowiadał, że w końcu księżycowego roku kalendarzowego 1973 dojdzie do krwawego starcia między południowo-

wietnamską flotą a obcymi najeźdźcami w rejonie leżących na Morzu Południowo Chińskim Wysp Paracelskich. Te wersy których styl rymów nawiązuje do księgi proroków znanego wietnamskiego proroka Trang Trinh, szybko urzeczywistniły się, gdy mój Zespół Operacyjny powrócił wczesnym rankiem 20 stycznia 1974 do bazy Da Nang, siedziby dowództwa I Strefy Brzegowej. Te wersy przeczytał mi kmdr Nguyễn Việt Tân (prymus absolwentów mojego rocznika 1955 Morskiego Centrum Szkoleniowego Nha Trang), będący wówczas dowódcą Grup Obrony Wybrzeża. Od tego czasu minęło równo 25 lat i dzięki zachęce dawnych oficerów Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu, szereg szczegółów dotyczących wspomnianego morskiego starcia nigdy wcześniej nie odsłoniętych, zostało opisanych w tej pracy dla historii.

Po bitwie, dobre i złe strony naszej taktyki, podobnie jak i strategii wietnamskiej floty, o ile je podnoszono, nie mogły służyć żadnym celom praktycznym jako cenna lekcja w przyszłych konfliktach. Dlatego też jedynie kilka spraw wartych jest uwagi w kontekście możliwości bojowych floty Republiki Wietnamu w czasie jej konfrontacji z komunistycznymi Chinami, których siły morskie, powietrzne i lądowe były znacznie większe i potężniejsze.

W tym czasie Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu szczyciła się tym, że nie

tylko walczyła ramie w ramie wraz z innymi rodzajami wietnamskich sił zbrojnych przeciwko komunistom z Północnego Wietnamu, ale także chroniła odległe wyspy przed zdobywcami, którzy wielokrotnie w historii naszego narodu deptali wietnamską ziemię. W porównaniu z operacjami armii Republiki Wietnamu w latach 1970-1971 w Kambodży i Laosie, gdzie nasze oddziały walczyły przeciwko siłom północnowietnamskim skrywającym się w sąsiednich krajach, muszę szczerze przyznać, że flota nie miała takich okazji. Bardzo trudne zadanie dla floty wietnamskiej, której misją było pokonanie wewnętrznej komunistycznej agresji, stanowiło przygotowanie ewentualnej obrony odległych wysp przed chińską marynarką wojenną, która dysponowała przewagą zarówno ilościową jak i jakościową. W czasie wojny wietnamskiej Marynarka Wojenna dzieliła odpowiedzialność za:

- zapewnienie wsparcia ogniowego sił lądowych na brzegu przez fregaty i eskortowce;
- uniemożliwienie infiltracji tras z Kambodży do Deltę Mekongu;
- zabezpieczenie operacji przeciwko liniom zaopatrzeniowym północnowietnamskiej armii wzdłuż wybrzeża Południowego Wietnamu.

Nim przedstawię morskie starcie wraz z jego szczegółami pozwolę sobie wstępnie pokazać łańcuch dowodzenia floty Republiki Wietnamu i jej sił lądowych biorących udział w tej bitwie:

1. kontradm. Trần Văn Chon, szef operacji morskich Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
2. komodor Lâm Nguon Tánh, z-ca szefa operacji morskich Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
3. komodor Diệp Quang Thuy, szef sztabu Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
4. kmdr Nguyễn Xuân Son, dowódca floty morskiej Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
5. komodor Ho Văn Ky Thoai, dowódca I Strefy Brzegowej Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
6. kmdr Hà Văn Ngac, dowódca Grupy Niszczycieli i Eskortowców (Zespół Operacyjny III)/ Zespół Sił Paracele Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu,
7. kmdr por. Vũ Hữu San, dowódca *Trần Khánh Du* (HQ 4),
8. kmdr por. Phạm Trọng Quỳnh, dowódca *Trần Bình Trọng* (HQ 5),
9. kmdr por. Lê Văn Thu, dowódca *Lý Thuởng Kiệt* (HQ 16),
10. kmdr ppor. Nguyễn Văn Thà (pośmiertnie awansowany do stopnia kmdr por.), dowódca *Như Tảo* (HQ 10),

11. kpt. Nguyễn Minh Cánh, dowódca zespołu desantowych sił szturmowych Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu.

HQ – skrót Hải Quan, oznacza flota

Przyczyny mojej obecności na Wyspach Paracelskich

Niewielu towarzyszy broni z floty Republiki Wietnamu zna przyczyny dowodzenia przez mnie w czasie bitwy morskiej. Źródłem mego dowodzenia była moja nominacja przez Admiralicję na stanowisko do zadań specjalnych w I Strefie Brzegowej w końcu 1972 i początkach 1973 roku. Nie znałem przyczyn nominacji mojej osoby do zadań specjalnych aż do czasu przybycia do siedziby dowództwa I Strefy Brzegowej w Da Nang. Tam zostałem uczyniony odpowiedzialnym za przygotowanie do walki na śmierć i życie między flotami Republiki Wietnamu i Wietnamu Północnego. Źródła wywiadowcze potwierdziły, że północnowietnamska marynarka wojenna otrzymała ze Związku Radzieckiego kutry rakietowe typu *Komar* uzbrojone w poddźwiękowe przeciwokrętowe pociski kierowane typu „Styx”. W tym czasie wszystkie nawodne jednostki pływające południowowietnamskiej floty posiadały jedynie możliwości obronne przeciwko rakietom „Styx”. Wynikało to z faktu, że przewidywano rozpoczęcie morskiego starcia z siłami floty DRW w chwili, gdy podejmą one działania na wybrzeżu Wietnamu Południowego aby wspomóc operacje lądowe wojsk północnowietnamskich próbujących powtórzyć ofensywę na północ od rzeki Ben Hải trwającą od końca marca do końca lata 1972 roku.

Spędziłem dwa burzliwe tygodnie w dowództwie I Strefy Brzegowej wypracowując plan obrony. Plan ten przewidywał szerokie równoczesne rozśrodkowanie na morzu różnego rodzaju jednostek pływających, zarówno okrętów jak małych patrolowców w rodzaju «WPB» czy «PCF», tak aby ograniczyć możliwe straty. Równocześnie to rozproszone ugrupowanie miało na dużą skalę stosować flary i paski folii jako pasywne zakłócenia przeciwko rakietom typu „Styx”. Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu uzyskała również dodatkowe wsparcie artyleryjskie ze strony sił I Obszaru Korpusnego, które miały niszczyć okręty floty DRW na północ od Cua Viet, utrudniając tym samym ich marsz wzdłuż wybrzeża na południe tak by nasze jednostki zdołały wyjść poza zasięg rakiet typu „Styx”.

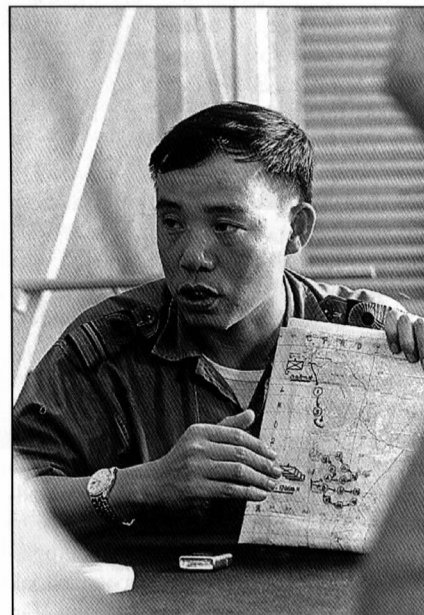
Po przedstawieniu przez mnie wspomnianego planu dowódcą różnych Grup Przybrzeżnych i Grup Morskich Patroli Przybrzeżnych w dowództwie I Strefy Brzegowej, jej dowódca zaakceptował mój plan

i polecił mnie zaprezentować go w dowództwie I Obszaru Korpusnego mieszczącego się również w Da Nang. Przedstawieniu planu w siedzibie Korpusu przewodniczył osobiście jego dowódca gen. Dyw. Ngô Quang Truong. W naradzie uczestniczyli również szef operacyjny I Korpusu płk Ha Mai Viet, płk Khiếu Hữu Diêu oraz dowódca artylerii polowej Korpusu płk Nguyễn Văn Chung wraz ze swymi pomocnikami. Wsparcie ze strony artylerii polowej w przypadku bitwy morskiej mogło okazać się pomocne, tym bardziej, że jej dowódca obiecał w razie potrzeby użycie dalekonośnych dział kal. 175 mm do realizacji planu obrony przedstawionego przez Marynarkę Wojenną.

Moje obowiązki w I Strefie Brzegowej wymagały zwykle dwutygodniowej w skali miesiąca obecności w dowództwie i uzależnione były od planu obowiązków, jakie miałem w kwaterze Zespołu Operacyjnego III w Sajgonie. Nigdy jednak nie otrzymałem rozkazu z dowództwa I Strefy Brzegowej w Da Nang, Floty Morskiej czy Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu w Sajgonie bym pozostał w I Strefie Brzegowej. Zwykle przeprowadzałem generalną analizę sytuacji w I Strefie Taktycznej i towarzyszyłem dowódcy Strefy Brzegowej w inspekcji dywizji, brygad czy pułków wojsk lądowych w I Obszarze Korpusnym.

Wracając jeszcze do morskiej bitwy o Paracele w dniu 11 stycznia 1974 roku, zaledwie kilka dni po opuszczeniu ChRL przez amerykańskiego Sekretarza Stanu Henry A. Kissingera, chiński minister spraw zagranicznych nieoczekiwanie raz jeszcze ogłosił suwerenność tego państwa na Paracelami

Komandor Hà Văn Ngac w czasie jednej z narad sztabowych poprzedzających bitwę.
fot. zbioru Hà Manh Chi



Wietnamskie okręty uczestniczące bezpośrednio w bitwie o Paracele 19 stycznia 1974 roku

Trần Bình Trọng (HQ 5) (eks-amerykański *Castle Rock* WHEC-383, eks-AVP 35) zbud. Lake Washington Shipyard, Houghton, wodowany 01.03.1944, w służbie 08.10.1944, przekazany Marynarce Wojennej Republiki Wietnamu 21.12.1971

Wyporność standardowa 1766 t, zaś pełna odpowiednio 2800 t przy długości kadłuba 94,7 m, szerokości 12,5 m i zanurzeniu 4,1 m. Napęd 2 silniki wysokoprężne Fairbanks względnie Morse o łącznej mocy 6080 KM pracujące na 2 śruby, maksymalna prędkość około 18 węzłów.

Uzbrojenie 1 działo kal. 127 mm, 2 x 40 mm plot, 1-2 moździerze kal. 81 mm, kilka km-ów, załoga około 200 oficerów i marynarzy

Ly Thuông Kiệt (HQ 16) (eks-amerykański *Chincoteague* WHEC 375, eks-AVP 24), zbud. Lake Washington Shipyard, Houghton, wodowany 15.04.1942, w służbie 12.04.1943, przekazany Marynarce Republiki Wietnamu 21.06.1972 – pozostałe dane jak *Trần Bình Trọng* (HQ 5)

Trần Khánh Du (HQ 4) (eks-amerykański *Forster* DER-334), zbud. Consolidated Steel Co. Orange, Texas, wodowany 13.11.1943, w służbie 25.01.1944, przekazany Marynarce Wojennej Republiki Wietnamu 25.09.1971.

Wyporność standardowa 1590 t, a pełna odpowiednio 1850 t przy długości 93,3 m, szerokości 11,2 m i zanurzeniu 4,3 m. Napęd 2 silniki wysokoprężne Fairbanks względnie Morse o łącznej mocy 6000 KM pracujące na 2 śruby, maksymalna prędkość około 21 węzłów.

Uzbrojenie 2 automatyczne działa plot. kal. 76 mm L/50, 6-12 wt pop kal. 324 mm, miotacz bomb głębinowych Mk 15, zrzutnie bomb głębinowych, załoga około 170 oficerów i marynarzy.

Nhut Tào (HQ 10) (eks-amerykański *Serene*, MSF-300), zbud. Winslow Marine Railway & SB Co, Winslow, w służbie od 31 października 1943, przekazany Marynarce Wojennej Republiki Wietnamu w styczniu 1964.

Wyporność standardowa 650 t, a pełna 945 przy długości 56,3 m, szerokości 10,1 m i zanurzeniu 3,0 m. Napęd 2 silniki wysokoprężne Cooper względnie Bessemer o łącznej mocy 1710 KM pracujące na 2 śruby, maksymalna prędkość 14 węzłów.

Uzbrojenie 1 działo plot. kal. 76 mm L/50, 2 działa plot. kal. 40 mm, 2-8 działek plot. kal. 20 mm, załoga około 80 oficerów i marynarzy.

i Wyspami Spratly. Byłem bardzo zainteresowany tymi nowinami, od czasu, gdy w końcu lata 1973 roku dowodziłem zespołem, który wysadził pierwszy wietnamski oddział na wyspie Namyit w archipelagu Wysp Spratly. Kilka dni później, gdy wietnamski minister spraw zagranicznych Vuong Văn Bac, przebywał z misją poza granicami kraju, oficjalny przedstawiciel ministerstwa zaprzeczył chińskim żądaniom i ponownie potwierdził zwierzchnictwo Republiki Wietnamu nad Paracelami i Wyspami Spratly.

W dniu 16 stycznia 1974 roku opuściłem Sajgon udając się do bazy morskiej Vung Tau, gdzie przewodniczyłem uroczystości formalnego przekazania dowództwa fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5). Kmdr por Pham Trong Quynh zastąpił (niestety nie potrafię sobie przypomnieć nazwiska odchodzącego oficera) jako dowódca *Trần Bình Trọng*. Po powrocie do Sajgonu oglądałem w telewizyjnych wiadomościach jak minister spraw zagranicznych Vuong Văn

Bac zdecydowanie i formalnie potwierdził zwierzchnictwo Republiki Wietnamu nad odległymi Paracelami i Wyspami Spratly. Zrozumiałem, że kryzys ten może najbardziej dotknąć I Strefy Brzegowej, zwłaszcza jeśli flota północnowietnamska wspierana zapewne przez Chiny, zechce wywołać kłopoty na odległych wyspach, tak by wciągnąć Marynarkę Wojenną Republiki Wietnamu do walki na śmierć i życie. Oczywiście siły DRW próbowały skorzystać z tej okazji by przenieść działania ofensywne poza 17 równoleżnik.

Wczesnym rankiem 17 stycznia 1974, nie mając nawet czasu powiadomić dowódcy Sił Morskich, pojechałem się do bazy lotniczej Tân Sơn Nhất, gdzie poszedłem bezpośrednio do wojskowego terminalu. Tam spotkałem dyżurnego chorążego sił powietrznych, któremu powiedziałem, że muszę natychmiast udać się do Da Nang. Dyżurny powiedział, że lot jest pełen, lecz przedstawił mnie porucznikowi pilotującemu C-130 „Hercules”. Po wyjaśnieniach

przyczyny mego pośpiechu, pilot pozwolił mi zająć miejsce II pilota w kabinie samolotu.

Po przybyciu do bazy lotniczej w Da Nang około godz. 09.00 poprosiłem z-cę dowódcy I Strefy Brzegowej kmdr Nguyễn Hữu Xuân o gazik, który powioził mnie do siedziby dowództwa. Tam zapoznałem się ze szczegółami wydarzeń na Paracelach. Dowiedziałem się również, że fregata *Trần Bình Trọng* (HQ 5) na której dzień wcześniej brałem udział w zmianie dowódcy w Vung Tau, przybędzie wieczorem do bazy morskiej Da Nang z zespołem desantowych sił szturmowych na pokładzie.

Dowódca I Strefy Brzegowej pokazał mi także kartkę papieru o której powiedział, że zawiera odręczną notatkę prezydenta Republiki Wietnamu sporządzoną w czasie jego wcześniejszego pobytu w dowództwie. Nie pytałem go o samą wizytę ani też nie czytałem notatki, lecz moim zdaniem była to prywatna instrukcja prezydenta dla flagowego oficera. Dowódca I Strefy Brzegowej dał mi do wyboru dwie możliwości pozostać na tyłowym stanowisku dowodzenia lub też znaleźć się na scenie bezpośrednich działań. Odpowiedziałem natychmiast: chcę być w centrum wydarzeń by móc inspirować mych ludzi. Stąd też mój przydział do Grupy Fregat i Eskortowców (Zespół Operacyjny III) floty, bowiem w przeciwieństwie do poprzedników zwykle uczestniczyłem w morskich patrolach. W każdym długotrwałym patrolu moja obecność podnosiła morale znajdujących się pod komendą oficerów i członków załóg. Zwykle przypominałem dowodzącym oficerom o konieczności szkolenia marynarzy na stanowiskach bojowych i włączania ich do wspólnych ćwiczeń.

Popołudniu dowódca I Strefy Brzegowej zapytał mnie, czy potrzebuję czegoś jeszcze. Odpowiedziałem, że potrzebuję jeszcze jednego dodatkowego okrętu z obawy, że mogę zostać zaatakowany w czasie przejścia morzem na Paracele, nie zaś ze względu na liczbę chińskich jednostek w rejonie samych wysp. Przydzielono mi eskortowiec *Nhut Tào* (HQ 10), który w tym czasie dozorował rejon podejścia do bazy w Da Nang, co pozwoliło na skrócenie czasu formowanie mego zespołu, mimo że ostatnia jednostka miała sprawny tylko jeden silnik wysokoprężny. Dowódca I Strefy Brzegowej przydzielił kmdr ppor. Nguyễn Chí Toàn (absolwenta Morskiego Centrum Szkoleniowego w Nha Trang z rocznika 1961) w charakterze oficera łącznikowego, jednak w czasie całej operacji nie miałem możliwości zapoznać się z jego kwalifikacjami. Później w oczekiwaniu na przybycie do Da Nang fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) zjadłem kolację w rezydencji dowódcy I Strefy



Wietnamskie stanowisko obronne z wkm-em Browning kal. 12,7 mm na wyspie Pattle w archipelagu Wysp Paracelskich.

fot. grzeźnościowo „Hông Sa”

Brzegowej. Po kolacji dowódca osobiście odprowadził mnie do portu. Po bitwie wyznał mi, że sądził iż była to nasza wspólna „Ostatnia Wieczera”. Oznacza to, że przewidywał bitwę i musiał otrzymywać regularne raporty z biura Szefa Operacji Morskich.

O godz. 21.00 tego wieczora wyszliśmy z bazy kierując się na Paracele. Odpowiedzialność za nawigację w czasie rejsu na Wyspy Paracelskie przekazałem kmr por. Phâm Trong Quynh, dowódcy *Trần Bình Trọng*, który był oficerem z dłuższym stażem niż kmr por. Nguy Văn Thà, dowódca *Nhut Tào* (Phâm Trong Quynh był absolwentem Morskiego Centrum Szkoleniowego Nha Trang z rocznika 1961, a Nguy Văn Thà z rocznika 1962). Moja obecność na pokładzie *Trần Bình Trọng* pozwalała dowódcy, który objął okręt zaledwie 2 dni wcześniej, czuć się bezpieczniejszym do czasu aż w pełni opanował możliwości jednostki i jej załogi.

Oba nasze okręty utrzymywały ciszę radiową, o ile nie liczyć meldunków o zajmowanej aktualnie pozycji.

Dzień przed bitwą

Około godz. 08.00-09.00 w dniu 18 stycznia 1974 roku fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) i *Nhut Tào* (HQ 10) osiągnęły rejon Wysp Paracelskich. W zasięgu VRC 46 (późniejszy i silniejszy model PRC 25) rozmawiałem otwartym tekstem z dowódcą fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) kmr por. Vũ Hữu San, który był najstarszym stopniem oficerem na miejscu, by nie tylko uzyskać lepsze informacje o sytuacji, ale również poinformować go zgodnie z regulaminami i procedurami obowiązującymi w marynarce wojennej o moim przybyciu, zarówno jako dowódcy Grupy Fregat i Eskortowców (Zespół Operacyjny III), jak i dowódcy teatru operacyjnego. Po zapoznaniu się z sytuacją wyraziłem uznanie dla dowódcy fregaty *Ly Thuởng Kiêt* (HQ 16) w związku

z jego kłopotami, jakie miał przed naszym przybyciem. Gdy zbliżał się wieczór wszystkie cztery okręty (fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4), *Trần Bình Trọng* (HQ 5) i *Ly Thuởng Kiêt* oraz eskortowiec *Nhut Tào* (HQ 10)) skoncentrowały się na płytkich wodach otaczających Wyspy Paracelskie. Mój zespół został ostatecznie sformowany. Grupy bojowe z *Trần Bình Trọng* i *Trần Khánh Du*, które kilka dni wcześniej wyładowały i podniosły flagę Republiki Wietnamu na wyspach Robert, Money i Drummond, pozostawały na swych pozycjach obronnych. Gdy zaobserwowaliśmy chińskie okręty nawodne krążące w rejonie na północ od wyspy Duncan, postanowiłem natychmiast pokazać siłę naszego zespołu przeprowadzając ćwiczenia taktyczne w pobliżu wyspy Duncan z nadzieją, że uda się wysadzić na niej desantowy zespół szturmowy, tak jak wcześniej uczyniły to *Trần Bình Trọng* i *Trần Khánh Du*. W tym czasie morze było spokojne z lekkim wiatrem, zaś niebo czyste. Rozkazałem załozę obsadzić stanowiska bojowe, lecz wszystkie działa kal. 127 mm i 76,2 mm oraz wkm-y nie były skierowane w kierunku swoich celów. Rozpoczynając na południe od wyspy Pattle wszystkie 4 okręty utworzyły szereg liniowy, na którego czele znalazł się *Trần Khánh Du*. Za nim znajdował się flagowy *Trần Bình Trọng*, a następnie *Ly Thuởng Kiêt*, zaś zamykał kolumnę *Nhut Tào*. Wszystkie okręty poruszały się z prędkością 6 węzłów, zaś odległość między poszczególnymi jednostkami w szereg wynosiła około 914 m (dwukrotna odległość

z jego kłopotami, jakie miał przed naszym przybyciem.

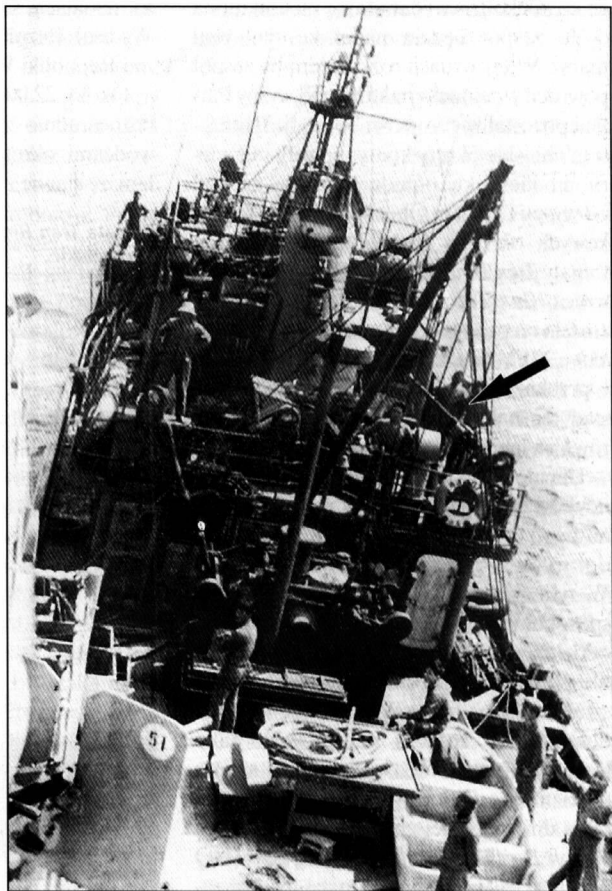
Gdy zbliżał się wieczór wszystkie cztery okręty (fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4), *Trần Bình Trọng* (HQ 5) i *Ly Thuởng Kiêt* oraz eskortowiec *Nhut Tào* (HQ 10)) skoncentrowały się na płytkich wodach otaczających Wyspy Paracelskie.

minimalna). Środkami łączności były flagi i lampy sygnalizacyjne, a VRC 46 czy PRC 25 używano jedynie dla uniknięcia niezrozumienia sygnałów kodowanych w czasie ćwiczeń taktycznych.

Po około pół godzinie od chwili jak kolumna Zespołu Operacyjnego ruszyła zbliżając się do wyspy Duncan, dwa chińskie ścigacze okrętów podwodnych typu *Kronstadt* o numerach taktycznych „271” i „274” zareagowały ruszając w naszym kierunku. Tymczasem dwie inne małe jednostki chińskie o numerach „389” i „396” (wg *Trần Đỗ Cầm* były to trałowce typu *T 43*) wraz z 2 zamaskowanymi jednostkami rybackimi o numerach „402” i „407” (wg *Trần Đỗ Cầm* jednostka rybacka o numerze „402” nosiła nazwę *Nam Ngụ*) pozostały na swych pozycjach w pobliżu północnego wybrzeża wyspy Duncan. Na dwie mniejsze jednostki nie zwróciłem uwagi, uważając że są to jedynie jednostki pomocnicze. Później w czasie badania dokumentów dotyczących bitwy morskiej o Paracele kmr por. *Trần Đỗ Cầm* z dawnej Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu odkrył, że 2 trałowce typu *T 43* posiadały lekkie uzbrojenie. Jednostki rybackie, które pełniły funkcje zaopatrzeniowe, miały nie-

Fotografia chińskiego uzbrojonego kutra rybackiego wykonana przed bitwą z okrętu południowowietnamskiego. Na jednostce chińskiej widoczny jest wkm typu DSzK kal. 12,7 oznaczony strzałką.

fot. zbiory Jürg Meister



wielkie znaczenie. Chińska taktyka polegająca na przeszkadzaniu – naruszaniu prawa drogi naszych okrętów, została zastosowana już kilka dni wcześniej, gdy fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) i *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) wysadzały nasze oddziały na wyspach Robert, Money i Drummond by wyprzeć z nich wojska ChRL. Chiński ścigacz „271” rozpoczął przekazywać komunikat przy użyciu lampy sygnałowej, który został odebrany przez *Trần Bình Trọng* (HQ 5). Treść komunikatu w języku angielskim brzmiała mniej więcej tak: „Te wyspy należą do Chińskiej Republiki Ludowej (dokładnie nie pamiętam tej części) od czasu dynastii Ming. STOP Nikt nie może zaprzeczyć” (tej części jest absolutnie pewien, ponieważ informację otrzymałem dodatkowo lampą sygnalizacyjną).

Natychmiast odpowiedziałem co następuje: „Proszę natychmiast opuścić nasze wody terytorialne”.

Chiński *Kronstadt* „271” przekazał swoją wiadomość naszemu Zespołowi trzykrotnie, po czym otrzymał zacytowaną wyżej odpowiedź, którą fregata *Trần Bình Trọng* (HQ 5) powtórzyła również parokrotnie, wzywając Chińczyków do natychmiastowego opuszczenia wód terytorialnych Republiki Wietnamu.

Od momentu, gdy chińskie ścigacze typu *Kronstadt* zaczęły z dużą prędkością rozmyślnie poruszać się przed frontem naszego szyku, kolizja wydawała się nieunikniona o ile zespół będzie nadal kontynuował marsz. W tej sytuacji rozkazałem by zespół powrócił w rejon na południe od wyspy Pattle i pozostał w gotowości bojowej. Tymczasem chińskie okręty kontynuowały manewru na kierunku północ północny-zachód od wyspy Duncan. Obecność dwóch dodatkowych okrętów Republiki Wietnamu – fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) oraz eskortowca *Nhut Tảo* (HQ 10) na tym obszarze została na pewno odnotowana przez *Kronstadt* „271”, uważany za jednostkę flagową i przekazana do chińskiego dowództwa, stąd też należało oczekiwać wzmocnienia również ich sił.

Uznałem, że celem dramatycznych manewrów chińskich jednostek przed frontem naszego zespołu było niedopuszczenie do wysadzenia sił na wyspie Duncan. W tym momencie sądziłem, że jedynym sposobem skutecznego usunięcia chińskich oddziałów z wyspy bez zbędnego oporu jest niespodziewane przerzucanie naszej grupy szturmowej na brzeg. Wysadzenie naszego desantowego zespołu szturmowego jako bojowych pletwonurków stwarzało szansę na usunięcie Chińczyków z wyspy, tak jak kilka dni wcześniej zrobiły to fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) i *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16). Jeśli zaś Chińczycy zamiast ustąpić za-

atakują, nasz zespół gotów będzie do stawienia należytego oporu.

Okolo godz. 20.00 zażądałem by fregata *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) przekazał przewożoną szturmową kompanię saperów I Korpusu na pokład *Trần Bình Trọng* (HQ 5), przerzucając ich łodziami. D-ca kompanii mjr Hồng wraz z towarzyszącym mu cywilem Mr Kosh z biura U. S. Defense Attache's Office w Da Nang przyszli zobaczyć się ze mną w mesie oficerskiej. Powiedziałem obu, że wobec nieuchronnie zbliżającego się starcia zbrojnego nie chciałbym mieć na pokładzie mego okrętu personelu z poza marynarki wojennej, wobec czego przesłać ich na brzeg. Rozkazałem dowódcy *Trần Bình Trọng* przygotować niezbędny suchy prowiant dla tej grupy. Mr Kosh otrzymał również karton z 10 paczkami papierosów Capstans. Widziałem jak Mr Kosh i szturmowa kompania saperów I Korpusu na jednostce desantowej kierowały się ku brzegom wyspy Pattle i pokiwałem im na pożegnanie. Po 30 kwietnia 1975 nigdy nie miałem okazji ponownie spotkać Mr Kosh, by poprosić go o zwrot 10 paczek papierosów „Capstans”, które należały do zapasów fregaty *Trần Bình Trọng*. Major Hồng miał okazję odwiedzić mnie w Los Angeles (Kalifornia) w roku 1996. Powiedział mi, że przed rokiem 1975 napisał swoją kronikę opisującą doświadczenia z chińskiej niewoli, lecz nie została ona uznana za nadającą się do opublikowania przez Wydział Bezpieczeństwa Politycznego armii Republiki Wietnamu.

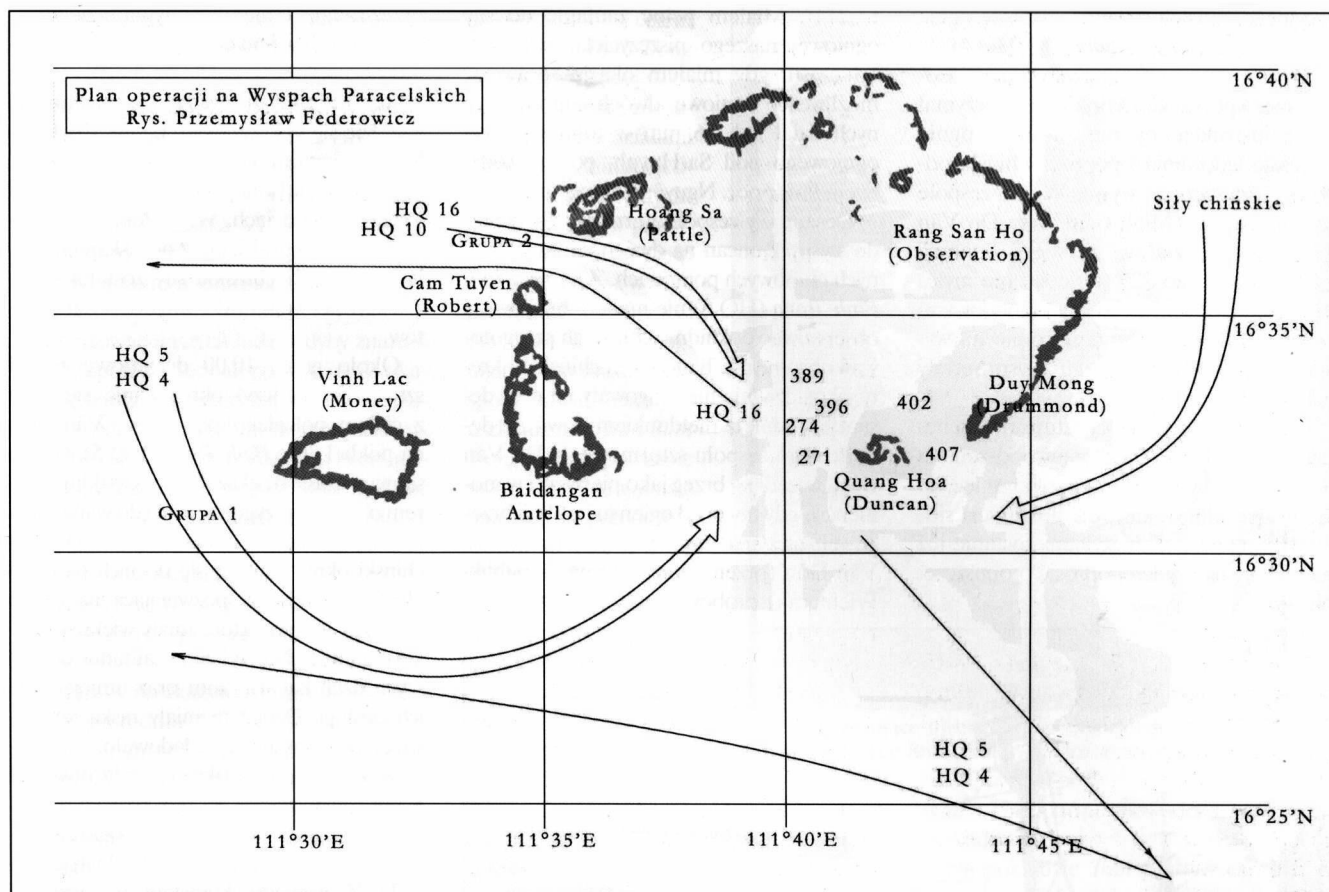
Okolo 22.00 rozmawiałem przez radio bezpośrednio ze wszystkim czterema dowódcami okrętów, których poinformowałem, że starcie z Chińczykami jest raczej nie-

uniknione wobec czego powinni przygotować swoje jednostki i zmobilizować do walki ich załogi. Zdawałem sobie sprawę, że w przypadku bitwy wszyscy moi ludzie znajdą się w niekorzystnym położeniu z uwagi na ich bardzo ograniczone doświadczenie. Nasze siły nawodne od dłuższego czasu były szkolone do prowadzenia patrolowania w strefie przybrzeżnej względnie ogniowego wsparcia sił lądowych operujących na wybrzeżu. Podobnie oficerowie i marynarze, którzy służyli w rozmaitych Rzecznych Grupach Szturmowych na Mekongu, mieli jedynie doświadczenie w działaniach śródlądowych przeciwko partyzantce Viet Cong z użyciem relatywnie lekkiej broni, bądź w warunkach posiadania przewagi ogniowej na swym obszarze operacyjnym.

Okolo godz. 23.00 w dniu 18 stycznia 1974 odebrałem zaszyfrowany rozkaz przekazany na częstotliwości SSB (single side band), niestety nie potrafię sobie przypomnieć skąd, możliwe, że z dowództwa I Strefy Brzegowej (wg *Trần Đô Cẩm* był to pilny i tajny rozkaz oznaczony 50.356, datowany 180020H/01/74 z dowództwa I Strefy Brzegowej, który rozpoczynał się: Rozkaz wykonawczy do Operacji Paracel 1). Rozkaz, który został natychmiast po otrzymaniu rozszyfrowany dla uniknięcia zwłoki, jasno podkreślał następujące podstawowe kwestie: wyspę Duncan odzyskać w sposób pokojowy. Choć rozkaz nie wyliczał siły przeciwnika i jego rezerw, jednak pracując wcześniej przez okres 2 lat na stanowisku z-cy szefa sztabu operacyjnego dowództwa Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu, spodziewałem się, że chińska flota może dysponować rezerwowymi oddziałami na wyspie Woody. Wyspa ta wchodziła

Fregata *Trần Bình Trọng* (HQ 5) – okręt flagowy komandora Hà Văn Ngac w bitwie o Wyspy Paracelskie.
fot. zbiory Jürg Meister





w skład Archipelagu Amphitrite leżącego na północny-wschód od wyspy Pattle, bezpośrednio przy 17° i na niej Chińczycy zbudowali swój wysunięty posterunek. Poza tym lotnictwo chińskiej marynarki wojennej dysponowało bazą ze znaczną liczbą myśliwców Mig-19 i Mig-21 na wyspie Hainan, znajdującej się bliżej Paraceli niż Da Nang. Chińska okupacja pustych do tej pory wysp w obrębie Paraceli musiała być dobrze przygotowana i zaplanowana wcześniej niż ChRL ogłosił swoje nad nimi zwierzchnictwo. Tymczasem Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu została poinformowana o obecności chińskich oddziałów dopiero w momencie, gdy fregata *Ly Thừờng Kiệt* otrzymała rozkaz ich odwiedzenia i dostarczenia szturmowej kompanii saperów I Korpusu w celu przeprowadzenia rozpoznania terenu dla potrzeb budowy niewielkiej przystani.

Natychmiast po otrzymaniu zaszyfrowanego rozkazu wykonawczego podzieliłem nasz Zespół Operacyjny na dwie grupy:

- Grupa I – siły uderzeniowe w składzie: fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) oraz *Trần Bình Trọng* (HQ 5) pod dowództwem kmdr por Vũ Hữu San z *Trần Khánh Du*;

- Grupa II – siły pomocnicze w składzie: fregata *Ly Thừờng Kiệt* (HQ 16) oraz eskortowiec *Nhut Tảo* (HQ 10) pod dowództwem kmdr por Lê Văn Thu z *Ly Thừờng Kiệt*.

Grupa II miała pozostać na płytkich wodach otaczających wyspę Pattle, by rano ruszyć w kierunku wyspy Duncan. Grupa I miała odbić od godz. 00.00 z rano w kierunku zachodnim, a później południowym, tak by osiągnąć południową część wyspy Duncan następnego dnia 19 stycznia 1974 około godz. 06.00 i wysadzić desantowy zespół szturmowy. Grupa I miała wyruszyć na zachód zamiast bezpośrednio z Pattle na Duncan by uniknąć przeszkadzania ze strony jednostek chińskich, tak jak to miało miejsce popołudniu. Poza tym nocny rejs na płytkim morzu wśród koralowych raf mógł się okazać kłopotliwy dla naszych okrętów, zwłaszcza fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4), który posiadał podkadłubowy sonar. Poza tym w przypadku północno-wschodniego wiatru lądowanie na obszarze południowo-zachodnim naszych środków desantowych uniemożliwiała wysoka fala. W tym miejscu trzeba wspomnieć, że jeszcze w 1973 grupa doradców z U.S. Navy na czele z kmdr Hamm, wielokrotnie proponowała by zdemontować sonar z fregaty *Trần Khánh Du* i jego „bliźniaka” *Trần Hưng Đạo* (HQ 1). W tym czasie kmdr Nguyễn Thanh Chau, dowódca floty morskiej, polecił mnie przekazać Amerykanom, że sonar jest potrzebny nam do celów ćwiczebnych. Później, gdy kmdr Nguyễn Xuân Sơn został dowódcą floty, kontynuowałem moje kontakty z kmdr Hamm, któ-

ry ostatecznie zgodził się z naszymi planami szkoleniowymi. Rzeczywiście niszczyciel bez sonaru tracił wiele ze swego ofensywnego i defensywnego potencjału.

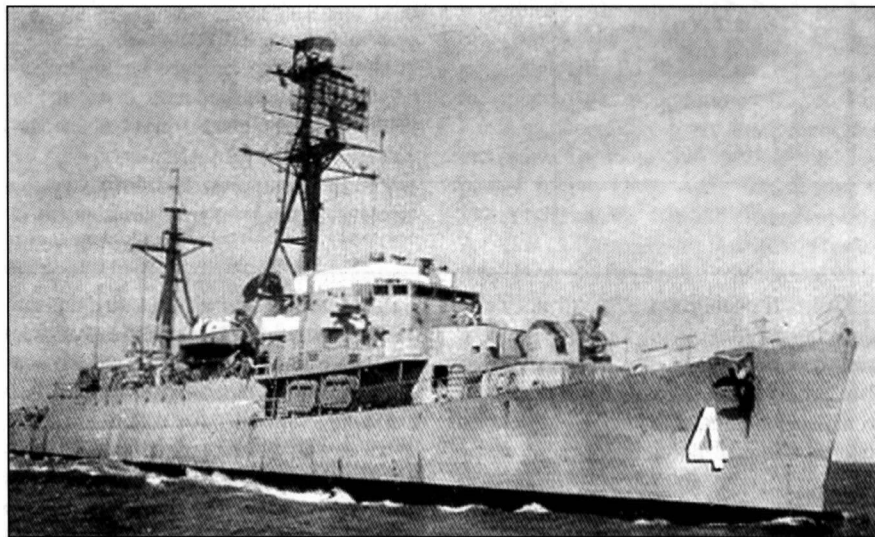
Przebieg bitwy

Dokładnie o godz. 06.00 w dniu 19 stycznia 1974, przy nadal ograniczonej widoczności Grupa I znalazła się na południowy zachód od wyspy Duncan. Była wysoka woda. Widoczność wahała się 1,5 – 2 Mm. Na niebie były jedynie nieliczne niskie chmury, jednak nie zanosilo się na deszcz. Słaby wiatr z kierunku północno-wschodniego, zaś morze spokojne z niewielkimi falami. Grupa I podeszła bliżej, około 1 Mm od wyspy Duncan. Fregata *Trần Bình Trọng* (HQ 5) stanął jeszcze bliżej by ułatwić lądowanie naszemu desantowemu zespołowi szturmowemu. Chińskie ścigacze okrętów podwodnych typu *Kronstadt* „271” i „274” wyraźnie pełniły straż, ponieważ ruszyły niezgrabnie nie mogąc wykonywać swoich manewrów, które tak skutecznie przeszkadzały nam poprzedniego popołudnia. Byłem także zaskoczony, że nie zwracałem uwagi na obecne w pobliżu 2 chińskie okręty, które uznałem za nasze główne cele. Musiały one wychodzić się chyłkiem w nocy na płytkiej wody, nie byłem jednak pewien czy śledziły ruchy Grupy I. Miałem pewność, że Chińczycy widzieli iż *Trần Bình Trọng* jest jednostką flagową Zespołu Ope-

racyjnego, musieli również znać siłę ognia artylerii fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4).

Desantowy zespół szturmowy dowodzony przez kpt Nguyễn Minh Cánh, otrzymał moje instrukcje by nie otwierać ognia w czasie lądowania i poprosić chiński oddział o opuszczenie wyspy. W tym zespole jedynie Nguyễn Minh Cánh oraz Do Văn Long brali udział w pierwszej operacji „Trần Hưng Đạo 22” (o ile się nie mylę) pod moim dowództwem, gdy zbudowano posterunek i umocnienia obronne na wyspie Namyit w Archipelagu Wysp Spratly w końcu lata 1973 roku.

Gdy desantowy zespół szturmowy schodził do 2 gumowych pontonów podszedłem do drabinki by osobiście przypomnieć, że lądowanie winno odbyć się bez użycia siły, a gdy kontakt z Chińczykami zostanie już nawiązany należy ich poprosić o opuszczenie wyspy.



Fregata *Trần Khánh Du* (HQ 5). Jej szybkostrzelne działa kal. 76 mm miały zadecydować o losach bitwy lecz stało się inaczej.
fot. grzecznościowo „Hồng Sa”

Osobiście nie byłem pewien czy desant zakończy się sukcesem, zwłaszcza od momentu, gdy Chińczycy objęli wyspę Duncan szczególnymi środkami bezpieczeństwa po porażkach na innych wyspach. Tymczasem desantowy zespół szturmowy nie miał wsparcia ogniowego ze strony naszych okrętów. Jeszcze raz poinstruiowałem dowódców 4 okrętów o konieczności przygotowania się do bitwy. Jeśli desant nie powieździe się, ogień dwóch automatycznych dział kal. 76 mm fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) najsilniejszego okrętu zespołu, z łatwością zdoła wyeliminować z walki 2 chińskie ścigacze typu *Kronstadt* „271” i „274”. Co zaś tyczy się sił lądowych na wyspie, to wierzyłem, że będą ostatnim celem do wyeliminowania. Cały czas miałem zamiar przerzucić ewentualnie *Trần Khánh Du* na północ by w razie potrzeby wzmacnić Grupę II, oczywiście po wyeliminowaniu z walki naszych głównych celów, jakimi były ścigacze „271”

i „274”. Miałem pełne zaufanie do siły ogniowej naszego niszczyciela, zwłaszcza od czasu, gdy miałem okazję sprawdzić możliwości ogniowe dwóch automatycznych dział kal. 76 mm w toku wsparcia ogniowego pod Sa-Huynh, pod dowództwem kmdr por. Nguyễn Quang Tò.

Desantowy zespół szturmowy zbliżał się do wyspy Duncan na dwóch nadmuchiwanych gumowych pontonach. Z mostka *Trần Bình Trọng* (HQ 5) nie miałem możliwości obserwować dokładnie chińskich przygotowań obronnych. Tymczasem chińskie okręty jakoś dziwnie nie reagowały na nasz desant. Zgodnie z meldunkiem dowódcy desantowego zespołu szturmowego, Do Văn Long wszedł na brzeg jako pierwszy i w momencie, gdy otworzył ogień już na linii brzegowej, otrzymał fatalny postrzał. Por. Lê Văn Don (przeniesiony z armii Republiki Wietnamu) próbował natychmiast pomóc

Long, lecz sam również zginął od kuli w pobliżu łodzi. Jego ciało szybko odzyskano. Informacja o niepowodzeniu próby desantu została natychmiast przekazana do dowództwa I Strefy Brzegowej. Po kilku minutach (około godz. 09.00) szef operacji morskich bądź dowódca I Strefy Brzegowej wydał osobiście zwięzły, bo obejmujący tylko 2 słowa, rozkaz dla Zespołu Operacyjnego: „otworzyć ogień” i więcej żadnych szczegółów. Gdy otrzymałem rozkaz głosem za pośrednictwem SSB (single side band), wiedziałem, że nie pochodzi on od oficera łączności, lecz bezpośrednio od oficera flagowego, którym jak sądziłem był szef operacji morskich. Ponieważ znałem jego głos, więcej go już nie sprawdzałem. Stało się dla mnie jasne, że słowny rozkaz „otworzyć ogień” zdejmował ze mnie odpowiedzialność za odzyskanie wyspy w sposób pokojowy, który przewidywały pierwotne wytyczne. Osobiście wyjaśniłem

przez radio, że nie możemy na razie otworzyć ognia, bowiem desantowy zespół szturmowy znajduje się ciągle na morzu, wracając na *Trần Bình Trọng*, a to oznaczałoby, że znajdzie się w krzyżowym ogniu. Rozkazałem żołnierzom by nie próbowali odzyskać ciała Do Văn Long, bo groziło to dalszymi stratami w ludziach. Wierzyłem że nie będzie żadnego problemu z odzyskaniem ciała Longa, gdy chińskie siły zostaną starte z wyspy po wejściu do akcji naszych okrętów.

Około godz. 10.00 desantowy zespół szturmowy kończył okrętowanie się wraz z ciałem poległego por. Long Văn Don na pokład *Trần Bình Trọng* (HQ 5). O tym samym czasie rozkazałem wszystkim czterem okrętom przygotować się do walki. Każda nasza jednostka miała wziąć na cel jeden chiński okręt i zbliżyć się do nich na odległość około 3 km, pozwalającą na użycie dział kal. 40 mm, które miały większą szybkostrzelność. Nie miałem zaufania do naszych dział kal. 127 mm oraz umiejętności ich obsługi. Działa te miały niską szybkostrzelność i trudno się je ładowało.

Wszystkie cztery okręty miały otworzyć ogień równocześnie na mój rozkaz, co stanowiło element zaskoczenia i mogło zapewnić szybkie obezwładnienie chińskich jednostek. Z powodu kiepskiej widoczności z mostku fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) nie mogłem prowadzić obserwacji w kierunku *Ly Thuờng Kiệt* (HQ 16) oraz *Nhut Tào* (HQ 10), a także dwóch chińskich trałowców typu *T 43* o numerach taktycznych „389” i „396” wraz z dwoma zamaskowanymi jednostkami rybackimi o numerach „402” i „407”. Nie byłem pewien jak blisko swoich celów znajdują się *Ly Thuờng Kiệt* oraz *Nhut Tào*. Wierzyłem jednak, że oba okręty Grupy II, które nie były zaangażowane w wysadzenie desantu, miały wystarczająco wiele czasu by przygotować plan ataku i powinny łatwo pokonać 2 pary chińskich jednostek pomocniczych i zamaskowanych rybackich. Podobnie jak *Trần Bình Trọng* oraz *Trần Khánh Du* (HQ 4) również one powtórzyły mój rozkaz. Przed wydaniem rozkazu otwarcia ognia, raz jeszcze zapytałem każdy z czterech okrętów czy jest gotów czy też nie oraz podkreśliłem, że ogień musimy otworzyć równocześnie by osiągnąć efekt zaskoczenia. Każdy z dowódców okrętów korzystając z VCR 46 zameldował, że jest gotów. Byłem bardzo podniecony, bo teraz czas ataku zależał ode mnie, nie zaś od moich przełożonych czy taktyki nieprzyjaciela. W tym momencie na chińskich okrętach nie zaobserwowano żadnych symptomów świadczących, że chcą przechwycić czy zaatakować nasze jednostki.

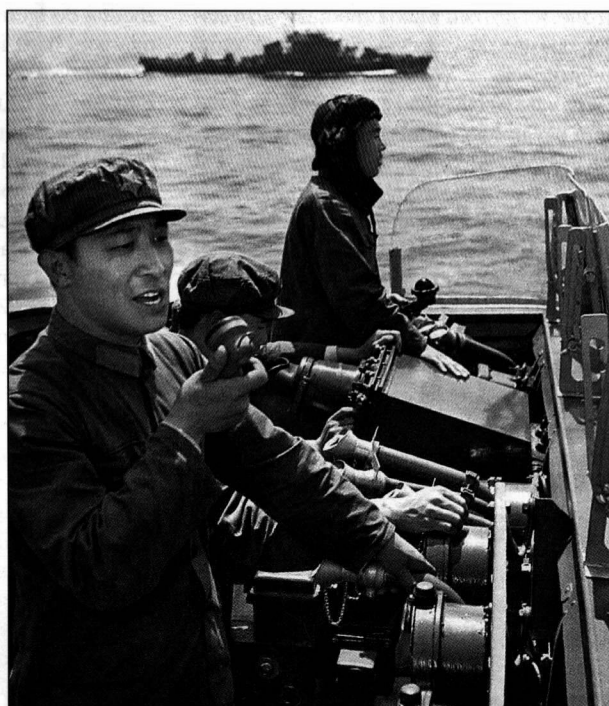
Kmdr Đỗ Kiêm, z-ca szefa sztabu ds. operacyjnych dowództwa Marynarki Wo-

jennej Republiki Wietnamu poinformował mnie o obecności w pobliżu okrętów U.S. Navy. Moje doświadczenie wskazywało jednak by nie ufać do końca naszym sojusznikom, zwłaszcza od lutego 1972, gdy Stany Zjednoczone i ChRL zakończyły wzajemne animozje. Tym samym nie było żadnego powodu by amerykańska VII Flota pomogła nam w sporze terytorialnym między Republiką Wietnamu a Chińską Republiką Ludową. Amerykańskie okręty mogły co najwyżej ratować naszych ludzi, gdyby znaleźli się w kłopotach. Jednak rzeczywistość okazała się bardziej prozaiczna, w czasie poszukiwań i ratowania rozbitków z eskortowca *Nhut Tào* (HQ 10) oraz oddziału broniącego wyspy Pattle, który próbował uniknąć chińskiej niewoli, nie dostrzegaliśmy żadnej akcji humanitarnej ze strony amerykańskich okrętów i samolotów.

Około godz. 10.24 rozkaz otwarcia ognia został wydany i przeszedłem do centrum dowodzenia (CIC) fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5), aby przekazywać informacje o starciu bezpośrednio do dowództwa I Strefy Brzegowej za pośrednictwem SSB (single side band). Po złożeniu meldunku, celowo trzymałem mikrofon tak by słyhać było odgłosy wystrzałów o których mówiłem. Atak osiągnął swój efekt zaskoczenia, bowiem chińskie okręty oczekiwały z naszej strony akcji podobnej do tej z przed kilku dni, czyli pokojowego lądowania oddziałów na wyspach Robert, Money i Drummond względnie nie prowokujących manewrów całego Zespołu, który doprowadził do wzajemnej wymiany sygnałów.

Chiński ścigacz typu *Kronstadt* „271”, który znajdował się przy zachodnim wybrzeżu wyspy Duncan, dziobem skierowany

na zachód stał się celem fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) zwróconej dziobem na wschód, zaś lewo-burtowymi działami na północ. Chińska jednostka została natychmiast trafiona w pierwszej minucie, bowiem poruszała się tak wolno, że stanowiła dobry cel dla *Trần Bình Trọng*. Ogień tego ścigacza nie spowodował żadnych uszkodzeń na *Trần Bình Trọng*, jednak poważnie uszkodził znajdujący się bardziej na północ patrolowiec eskortowiec (HQ 10). Fregata *Trần Khánh Du* (HQ 4) znajdująca się na południowy zachód od *Trần Bình Trọng* zajęła się ścigaczem „274” typu *Kronstadt* po swojej lewej burcie. Niestety *Trần Khánh Du* zameldował o kłopotach ze swoimi działami kal. 76 mm już w pierwszej minucie i musiał zaczekać na usunięcie ich awarii. Ten meldunek zepsuł mój plan i spowodował pewne trudności. Gdy po kilku minutach *Trần Khánh Du* usunął awarię, lecz jego dział nadal nie prowadziły ognia, miałem jeszcze trochę nadziei. Po następnych kilku minutach niszczyciel po raz trzeci próbował otworzyć ogień, niestety znów bez powodzenia. Niestety wietnamski okręt znajdował się na tyle blisko celu, że sam stał się celem dla broni maszynowej ścigacza *Kron-*

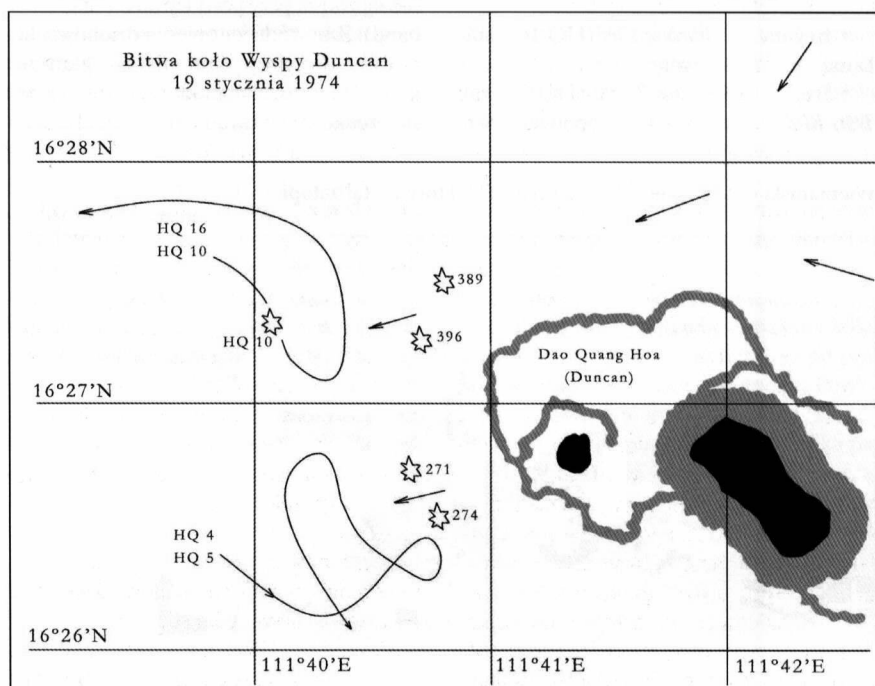


Bardzo interesujące ujęcie mostka chińskiego ścigacza okrętów podwodnych typu *Kronstadt*. fot. zbiory Rafał Ciechanowski

stadt „274”, która spowodowała poważne uszkodzenia.

Na pokładzie *Trần Bình Trọng* (HQ 5) używałem do kontaktu z dowódcami pozostałych okrętów urządzenia PRC 25 zamontowanego przed siedzeniem dowódcy okrętu na lewej stronie mostka. Gdy opuściłem to stanowisko i wyszedłem by obserwować sytuację po obu burtach jednostki, nagle trafił je pocisk, którego eksplozja spowodowała powstanie wyrwy o średnicy 0,5 m i kompletnie zniszczyła urządzenie PRC 25. Od tej pory musiałem zejść do Centrum Dowodzenia (CIC) i korzystać z urządzenia VCR 46. Od tej pory dowódca *Trần Bình Trọng* i jego oficer artyleryjski stali na lewym skrzydle mostka by łatwiej obserwować swój wyznaczony cel. W Centrum Dowodzenia nie mogłem ustalić precyzyjnie położenie jednostek Grupy II i nieprzyjacielskich okrętów na płytkich wodach otaczających wyspę Duncan, bowiem z powodu mgły i niskiego pułapu chmur, na ekranie radaru pojawiły się odbicia.

Po 15 minutach *Ly Thuờng Kiệt* zameldował o otrzymaniu trafienia w maszynownię. Szybkość eskortowca spadła i pojawił się przechyl, co wiązało się z koniecznością wycofania go z terenu działań bojowych dla przeprowadzenia niezbędnej naprawy oraz utraty kontaktu z eskortowcem *Nhut Tào* (HQ 10), o którym wiedziałem niewiele, poza tym, że widziano jak załoga opuszczała okręt. Pozwoliłem by *Ly Thuờng Kiệt* wycofał się z walki, widząc, że mający przechyl eskortowiec porusza się powoli na jednym sprawnym silniku. Dalsze pozostawienie



jednostki na polu walki oznaczałoby, że stałaby się ona doskonałym celem dla okrętów nieprzyjaciela. W dodatku dowódca *Ly Thuông Kiêt* był mniej energiczny i nie miałem pewności czy potrafi pokonać kłopoty techniczne, gdy okręt będzie kontynuował walkę. Z drugiej strony fregata *Trần Khánh Du* (HQ 4) została poważnie uszkodzona ponieważ podszedła zbyt blisko ścigacza „274” typu *Kronstadt* i znalazła się w zasięgu ognia jej broni maszynowej. Rozkazałem by *Trần Khánh Du* także wycofać się z walki i poinstruowałem fregatę *Trần Bình Trọng* (HQ 5) by zabezpieczyła odwrót, ponieważ Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu miała w służbie ogółem 3 fregaty i nie mogła sobie pozwolić na utratę żadnej z nich. Fregata *Trần Khánh Du* (HQ 4) zaczęła wycofywać się z pola walki nie niepokojona przez ścigacz „274” typu *Kronstadt*. Przeciwnie jednostka ta nie atakowana z lewej burty przez fregatę *Trần Bình Trọng* (HQ 5) mogła pociągnąć z pomocą unieruchomionemu „bliźniakowi” *Kronstadt* „271”. W tym momencie otrzymałem bezpośrednio od z-cy szefa sztabu ds. operacyjnych dowództwa Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu informację, że eskadra F-5 wystartowała z bazy powietrznej Da Nang by zapewnić przykrycie z powietrza naszego Zespołu Operacyjnego. Z naszej wcześniejszej łączności z dowództwem I Dywizji sił powietrznych Republiki Wietnamu w Da Nang wiedziałem, że samoloty F-5 nawet z dodatkowym zbiornikami paliwa, będą mogły zapewnić nam wsparcie lotnicze przez maksimum 5 – 15 minut z uwagi na znaczny dystans dzielący Da Nang od Paraceli. Inny problem związany był z faktem, że siły powietrzne nigdy wcześniej nie prowadziły wspólnych ćwiczeń z flotą, stąd też wątpliwości czy nasi piloci potrafią z powietrza odróżnić własne okręty od chińskich, zwłaszcza, że niebo było zachmurzone i zamgłone. Tym samym nasi piloci mogli otworzyć ogień do niewłaściwych celów. Urządzenie VCR 46 w Centrum Dowodzenia było włączone na częstotliwość lotnictwa morskiego, zaś ja chciałem instruować pilotów używając swego nazwiska i stanowiska. Nagle pocisk eksplodował na lewej burcie Centrum Dowodzenia w pobliżu miejsca, gdzie stałem i pomieszczenie ogarnął ogień. Gdy cała obsada Centrum schowała się ze strachu za stół z mapami, szybko wziąłem pobliską gaśnicę i zgasiłem ogień. Upadłem po tym jak przeskoczyłem stół z mapami, w rezultacie czego na kilka dni zraniłem sobie lewą nogę. Następnie kontynuowałem próby kontaktu z naszymi myśliwcami F-5, jednak gdy po 5 – 10 minutach nie otrzymałem żadnej odpowiedzi, przełączyłem VCR 46 z powrotem na normalną częstotliwość nie-

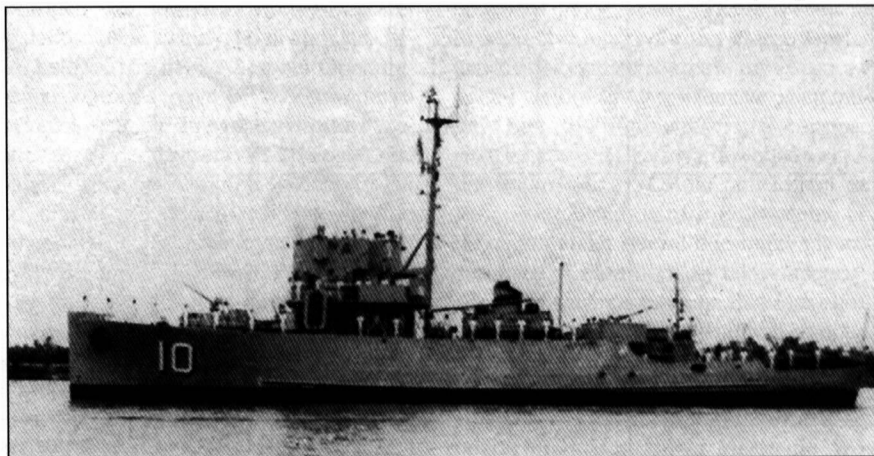
zbędną do łączności z pozostałymi okrętami, tym bardziej, że nasilało się starcie z Chińczykami. W tym czasie fregata *Trần Bình Trọng* (HQ 5) został wielokrotnie trafiony, poważne rany odniósł rany dowódzący działem kal. 127 mm, zaś same działo zostało unieruchomione, ponieważ zablokowało się napędzane silnikiem elektrycznym łożo. Nie działało również SSB (single side band), które zerwana antena spadała na pokład, zaś flaga Zespołu Operacyjnego była cała postrzępiona. Wyszedłem by obserwować lewą burtę, gdy otrzymałem meldunek, że pali się komora amunicyjna. Natychmiast rozkazałem dowódcy okrętu jej zatopienie. Pojedyncze działo plot. kal. 40 mm na lewej burcie nie działało z powodu trafienia w podajnik amunicji, drugie działo na prawej burcie było również nieznacznie uszkodzone. Zażądałem od dowódcy okrętu by poinstruował artylerzystów by strzelali jedynie pojedynczymi pociskami, bowiem działo może być wkrótce potrzebne do odpierania ataku lotniczego.

Nieoczekiwanie około godz. 11.25 zaobserwowano przez lornetkę w odległości 8 – 10 Mm sylwetki 2 chińskich okrętów uzbrojonych w przeciwokrętowe pociski rakietowe typu „Styx” (*Trần Đô Cầm* podaje, że były to kutry rakietowe typu *Komar*) zbliżających się z dużą prędkością po obu burtach naszej jednostki. Żaden z naszych okrętów nie zameldował jednak by widział nieprzyjaciela na ekranie radaru. Miałem nadzieję, że chińskie jednostki wykonują jedynie rutynowy patrol przybrzeżny i wierzyłem, że ominą nas. Stan mojego Zespołu Operacyjnego przedstawiał się następująco:

- eskortowiec *Nhut Tảo* (HQ 10) był całkowicie wyeliminowany z walki;
- fregata *Ly Thuông Kiêt* (HQ 16) miała uszkodzoną siłownię;
- fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) oraz *Trần Khánh Du* (HQ 4) dysponowały bardzo ograniczoną siłą ognia;

Wietnamski eskortowiec *Nhut Tảo* (HQ 10), który został zatopiony przez Chińczyków.

fot. zbiory Jürg Meister



• zespołowi zagrażał bezpośrednio atak nieprzyjacielskich kierowany pocisków przeciwokrętowych bądź lotnictwa.

Dlatego też zdecydowałem się wycofać z rejonu Wysp Paracelskich pozostałe jeszcze siły Zespołu w postaci fregat *Trần Bình Trọng* (HQ 5) oraz *Trần Khánh Du* (HQ 4) i skierować je na południowy-wschód do stoczni morskiej z Zatoce Subic Bay na Filipinach. Modliłem się również do świętego patrona Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu marszałka *Trần Hưng Đạo* o deszcz, który zmniejszyłby widzialność, a tym samym możliwość przeprowadzenia ataku przez lotnictwo nieprzyjaciela. Lekki deszcz przeszedł nad rejonem Wysp Paracelskich w 10 minut po tym jak nasze dwa okręty opuściły pole bitwy. Naszym jednostkom w odroczce nie przeszkadzało chińskie lotnictwo, które nas po prostu nie zauważyło. W moim przypadku obranie kursu na południowy wschód wynikało także z obawy, że na trasie wiodącej z Paraceli bezpośrednio do Da Nang mogły zostać zaatakowane przez chińskie okręty podwodne typu *Romeo* czy *Whiskey*. Poza tym będąc poza naszymi wodami terytorialnymi mogliśmy w przypadku ataku z pod wody czy powietrza liczyć, że amerykańscy sojusznicy łatwiej udzielą nam pomocy zgodnie z międzynarodowymi przepisami o ratowaniu rozbitków. O ile uda nam się dotrzeć nie atakowanym do Zatoki Subic Bay na Filipinach w celu przeprowadzenia niezbędnych napraw przed powrotem do kraju, decyzja ta zostanie zaakceptowana przez najwyższe władze.

Prawie godzinę zabrała naprawa anteny na pokładzie fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) co pozwoliło na ponowne nawiązanie łączności przy pomocy SSB (single side band). Z powodu zatopienia dziobowej komory amunicyjnej, okręt miał przegłębienie na dziób, w rezultacie którego zmniejszyła się prędkość. Z powodu utraty łączności zarówno dowództwo Marynarki Wojennej

Republiki Wietnamu jak i I Strefy Brzegowej zastanawiało się nad bezpieczeństwem moich i dwóch moich okrętów. Dowódca Floty Morskiej w Sajgonie przekazał również taką informację mojej rodzinie.

Około godz. 13.00 fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) oraz *Trần Bình Trọng* (HQ 5) znajdowały się 10 Mm na południowy-wschód od Wysp Paracelskich. Niebo było czyste i słoneczne. Nagle usłyszałem głos szefa operacji morskich nakazujący powrót dwóch okrętów na Paracele i dokonanie samozatopienia, gdy okaże się to niezbędne. Rozkaz głosowy został wprowadzony w życie natychmiast. Po ponownym nawiązaniu łączności radiowej przez SSB (single side band) przekazano do dowództwa I Strefy Brzegowej pełną informację o stratach i stanie obu okrętów. Równocześnie na pokład *Trần Bình Trọng* dotarła informacja, że uszkodzona fregata *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) jest w drodze do bazy w Da Nang osłaniana przez *Trần Quốc Toản* (HQ 6).

O godz. 14.30, gdy oba nasze okręty zmierzające na Paracele minęły wyspę Triton, to znaczy znajdowały się o około 1,5 godziny marszu od wyspy Duncan, otrzymałem kolejny rozkaz, tym razem nakazujący powrót do Da Nang. W tym czasie niebo było słoneczne z wysokim pułapem chmur, idealne do oceanicznego rejsu. W czasie wizyty w lutym 1974 w biurze szefa operacji morskich kontradm. *Trần Văn Chon* wyjawiał mi, że gdyby wcześniej znał faktyczny stan Zespołu Operacyjnego, już wcześniej wydałby rozkaz mojego powrotu do Da Nang. W drodze powrotnej do Da Nang rozkazałem by oba okręty utrzymały gotowość bojową, zaś załoga siłowni w miarę możliwości znajdowała się na pokładzie dla uniknięcia strat w ludziach w przypadku storpedowania przez chiński okręt podwodny. Na całe szczęście do tego jednak nie doszło. Na pokładach obu jednostek natychmiast przystąpiono do ustalania uszkodzeń i zbierania łusek oraz niewybuchów.

Siedziałem samotnie na lewym skrzydle mostka fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) i rozmyślałem o bitwie morskiej, która nie odbyła się zgodnie z moim planem. Obawiałem się chińskiej reakcji w następnych dniach, zwłaszcza w sytuacji gdy zdecydują się na większe użycie sił zbrojnych. Co wtedy stanie się z personelem naszych posterunków i cywilami na Wyspach Paracelskich? Obawiałem się także o ostateczny los eskortowca *Nhut Tảo* (HQ 10) z którym zupełnie utraciłem kontakt. Co więcej nie miałem meldunku o stratach na tym okręcie. Miałem żal, że dowódca *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) nawet nie próbował obserwować, co się działo na *Nhut Tảo*. Zameldował tylko, że stracił kontakt i widział jak za-



Fregata *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) w bazie Da Nang po bitwie.

fol. zbioru Hà Manh Chi

łoga opuszczała patrolowiec. W czasie bitwy uświadomiłem sobie, że Grupa I była bardziej zaangażowana w działania, niż Grupa II, która poniosła większe straty. Miałem także żal, gdy dowiedziałem się później, że znajdujący się na pokładzie *Trần Bình Trọng* kpt *Trần Kim Diệp*, szef wywiadu morskiego I Strefy Brzegowej posiadał aparat fotograficzny. Niestety nie miał w sobie odwagi korespondenta wojennego by wyjść z mesy oficerskiej i fotografować bitwę morską w gęstym i ponurym dymie, zwłaszcza unieruchomiony ścigacz typu *Kronstadt* o numerze „271”.

Z zainteresowaniem wysłuchałem komunikatu radiowego BBC wczesnym rankiem 20 stycznia 1974 roku. Komunikat ograniczał się jedynie do stwierdzenia, że w rejonie Wysp Paracelskich doszło do bitwy morskiej między flotami Republiki Wietnamu i ChRL. Informowano również, choć bez żadnych szczegółów, że w toku bitwy każda ze stron straciła po jednym okręcie. Czułem swego rodzaju podziw dla BBC za dokładne i szybkie informacje.

Nie paliłem już od kilku miesięcy. Nagle odczułem jednak potrzebę zapalenia kilku papierosów aby uspokoić napięcie po prawie 48 godzinach bez odpoczynku. Powiedziałem dowódcy *Trần Bình Trọng* (HQ 5) by przez głośnik poprosił załogę o kilka papierosów dla mnie. Nawet nie przypuszczałem, że członkowie załogi prześlą mi ponad 20 paczek papierosów, wśród nich zarówno przydziałowe amerykańskie jak znajdujące się na wolnym rynku. Byłem poruszony troskliwością oficerów i marynarzy *Trần Bình Trọng*. Około godz. 02.00 sporządziłem wykres operacji oraz szczegółowe

zestawienie strat na odprawę po powrocie do Da Nang.

W dniu 20 stycznia 1974 roku około godz. 07.00 oba okręty Grupy I weszły bezpiecznie do bazy w Da Nang. Fregata *Ly Thuởng Kiet* (HQ 16) weszła do portu krótko przed nami. Obecność na nabrzeżu wyznaczonym do cumowania naszych okrętów szefa operacji morskich, jego zastępcy oraz dowódcy I Strefy Brzegowej bardzo poruszyła załogi i oficerów, a zwłaszcza mnie. W dodatku spory tłum oficerów i marynarzy z różnych jednostek bazujących w Da Nang wraz z rodzinami przyłączył się do witających powracających z morza Zespół Operacyjny z transparentami o treści:

- *Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu gotowa jest bronić narodowego terytorium do ostatniej kropli krwi;*
- *Żelazna wola: przeciwstawić się komunistom. Uroczysta przysięga: bronić nasz kraj;*
- *Hurra niech żyje dzielny, bojowy duch oficerów i marynarzy, którzy wzięli udział w morskiej bitwie o Paracele;*
- *Hurra niech żyją niepokorni uczestnicy morskiej bitwy o Paracele.*

Po przekazaniu zabitych i rannych do bazy, szef operacji morskich, jego zastępca oraz dowódca I Strefy Brzegowej wraz z kmdr *Nguyễn Viet Tân* dowódcą Grup Obrony Wybrzeża weszli na pokład *Trần Bình Trọng* (HQ 5) by wziąć w mesie udział w odprawie poświęconej bitwie morskiej. Uczestniczyli w niej także dowódcy 3 okrętów Zespołu by zaprezentować szczegóły dotyczące ich jednostek. Trzej oficerowie flagowi (z dowództwa Floty) nie pytali mnie o podjęte decyzje taktyczne, a zwłaszcza moją decyzję o wycofaniu Grupy I obszaru

Wysp Paracelskich. Po odprawie trzech oficerów flagowi dokonali inspekcji uszkodzeń oraz pocieszały oficerów i załogi okrętów. Usłyszałem także sugestię z-cy szefa operacji morskich by nie robić specjalnej odprawy dla dowódcy I Obszaru Korpusnego.

W godzinę później złożył także wizytę gen. dyw. dowodzący I Korpusem, którego oprowadzono by ukazać mu skalę zniszczeń na okrętach.

Wynik bitwy

Generalnie obie strony poniosły w bitwie morskiej takie same straty. Każda utraciła po jednym okręcie, jak informował o tym komunikat BBC wczesnym rankiem 20 stycznia 1974. Republika Wietnamu straciła eskortowiec *Nhut Tào* (HQ 10), zaś chińska marynarka wojenna ścigacz okrętów podwodnych typu *Kronstadt* „271” (uważaną za jednostkę flagową). Inne jednostki obu stron zostały uszkodzone w stopniu przeciętnym lub ponad przeciętnym. Dwa mniejsze chińskie okręty o numerach taktycznych „389” i „396”, podobnie jak zamaskowane jednostki rybackie „402” i „407”

wraz ze swymi ludźmi, jednak stracił życie na morzu z powodu odniesionych wcześniej ran. To przypominało mnie o moich instruktorach, którzy opowiadali, że w czasie operacji na rzece Day jedna z jednostek francuskiej marynarki wojennej, typu «LSSL» albo «LSIL», został trafiony pociskiem w mostek, na którym zginął dowódca okrętu i jego zastępca. Dowódzenie objął wtedy oficer mechanik. Po tym bolesnym doświadczeniu francuska marynarka wojenna już nigdy nie pozwoliła by dowódcę i jego zastępcę znajdowali się w czasie walki na tym samym stanowisku. Sam nie miałem niestety czasu by wcześniej przypomnieć sobie tego, co mówili moi instruktorzy.

Chińska marynarka wojenna otrzymała w końcowej fazie bitwy czasowe wsparcie, jednak co dziwniejsze nie wykorzystala okazji by ścigać nasz Zespół Operacyjny wykorzystując rakiety przeciwokrętowe typu „Styx”, który cały czas pozostawał w ich zasięgu. Podejrzewam, że chińska marynarka wojenna była prawdopodobnie zajęta ratowaniem ścigacza „271” typu *Kronstadt* i lądowaniem większych sił na wyspie Dun-

publiki Wietnamu, U.S. Navy przekazała wietnamskiej marynarce wojennej raport wywiadu informujący o 42 chińskich jednostkach i 2 okrętach podwodnych zmierzających w czasie bitwy w rejon Paraceli. Tak czy owak chińskie siły morskie przeważały nad ewentualnym wzmocnieniem, jakie mogła zebrać strona wietnamska. Gdyby fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) oraz *Trần Bình Trọng* (HQ 5) z Zespołu Operacyjnego pozostawały w pobliżu wyspy Pattle jak przewidywał pierwotny plan, ocalenie tych jednostek byłoby mało prawdopodobne, ich potencjał defensywny i ofensywny został znacznie ograniczony. Dlatego też zgadam się, że rozkaz o powrocie 2 jednostek do Da Nang nadszedł we właściwym czasie i był bardziej realistyczny.

Chińczycy wzięli do niewoli cały południowowietnamski personel wojskowy i cywilny na wyspie Pattle oraz zespół ekspedycyjny z fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) na wyspie Money, dowodzony przez por. Lê Văn Dung (awansowanego przed frontem do stopnia kpt). Początkowo jeńcy byli przetrzymywani na wyspie Hainan, a następnie przetransportowani na ląd do Guangdong (Quảng Đông). Mr Kosh jako zatrudniony w biurze U.S. Defence Attache w Da Nang, został wcześniej zwolniony do amerykańskiego konsulatu w Hongkongu. Południowowietnamski personel wojskowy i cywilny był poddany próbie komunistycznej indoktrynacji, po czym zwolniony do Republiki Wietnamu na granicy między ChRL a Hongkongiem. Z-ca szefa operacji morskich udał się do Hongkongu by odebrać swoich ludzi. Wszyscy repatriowani żołnierze zostali skierowani do szpitala wojskowego Công Hòa w Sajgonie by wyleczyć urazy doznane w czasie złego traktowania w chińskiej niewoli.

Ostatecznie od 20 stycznia 1974 do końca swego istnienia, to jest 30 kwietnia 1975 Republika Wietnamu utraciła kontrolę nad Wyspami Paracelskimi.

Niektórzy oficerowie i marynarze przez wiele dni dryfowali na morzu po swej ucieczce z wyspy Pattle nim zostali podjęci przez naszą jednostkę patrolową. Innych podjął statek handlowy na trasie Singapur – Hongkong. Wszyscy trafili ostatecznie na leczenie do szpitala Duy Tân w Da Nang bądź Công Hòa w Sajgonie. Otrzymali oni również podziękowania od premiera, dowódcy I Obszaru Korpusnego oraz flagowych oficerów Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu.

Przygotowania do odzyskania Wysp Paracelskich

Po wizycie wysokich rangą wojskowych oraz rządowych oficjeli, fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4), *Trần Bình Trọng* (HQ 5) i *Ly*



Wbrew temu co pisze autor niniejszego artykułu, redakcja dysponuje fotografią uszkodzonego i wyrzuconego na brzeg, po bitwie o Wyspy Paracelskie, chińskiego tralowca typu T-43. fot. zbioru Rafał Ciechanowski

były zgodnie z moimi szacunkami jedynie nieznacznie uszkodzone przez nasz ogień artyleryjski. Ścigacz „271” typu *Kronstadt* otrzymał wiele trafień w nadbudówkę z dział kal. 76 mm fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5), podczas, gdy jego partner *Kronstadt* „274” odniósł znacznie mniejsze uszkodzenia od broni maszynowej i moździerzy piechoty. Mimo wszystko jednak w bitwie morskiej zwykle bardziej liczy się straty w okrętach niż w ludziach. Na *Nhut Tào*, zgodnie z tym, co powiedzieli członkowie załogi, którzy bezpiecznie osiągnęli brzeg, dowódca okrętu i jego zastępca zostali obaj ciężko ranni. Mimo to dowódca odmówił ewakuowania się i poszedł na dno wraz ze swym okrętem zgodnie ze starą dobrą tradycją oficerów floty. Zastępca opuścił jednostkę

can, względnie otrzymała rozkaz by walczyć jedynie w obronie własnej. Dopuszczam też, że przeceniłem reakcję nieprzyjaciela. Otwarcie ognia przez jednostki Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu po nieudanym lądowaniu na wyspie Duncan dało Chinom doskonały pretekst do obsadzenia następnego dnia swoimi siłami pozostałych wysp Archipelagu Paraceli.

Zgodnie z informacją naszego posterunku na wyspie Pattle, wczesnym rankiem następnego dnia 20 stycznia 1974, Chiny zmobilizowały znaczne siły morskie, lądowe i powietrzne by wylądować na Pattle i zmusić ją do kapitulacji. Także zgodnie z tym, co mówi Lê Vinh dziennikarz i dawny oficer marynarki wojennej, który był sekretarzem Komitetu Bezpieczeństwa Morskiego Re-



Admirał Trần Văn Chon, Szef Operacji Morskich, witający się z oficerami po bitwie.
fot. zbiory Hà Manh Chi

Thurông Kiêt (HQ 16) zostały skierowane do remontu, w którego trakcie usunięto uszkodzenia i uzupełniono amunicję, przygotowując okręty do działań w celu odzyskania Wysp Paracelskich. Zespół specjalistów przybył z Sajgonu do Da Nang by wziąć udział w naprawach. Z lekko uszkodzonej nadbudówki *Ly Thurông Kiêt* specjaliści wydobyli pocisk, który uszkodził siłownię okrętu. Ten zabłąkany pocisk, który na szczęście nie eksplodował został wystrzelony z *Trần Bình Trọng*. Doświadczenia wykazały, że tor lotu przeciwpancernych pocisków tego kalibru mógł ulegać znacznym zmianom w warunkach znacznej wilgotności. Tę informację przekazał mnie osobiście z-ca szefa operacji morskich. W czasie walk pomylenie celów, zamieszanie w stylu swój czy obcy, złe koordynaty ognia są czymś z wystąpieniem czego należy się realnie liczyć. Takie sytuacje miały miejsce w czasie wojny w Wietnamie wielokrotnie. W czasie starcia na Paracelach *Trần Bình Trọng* wystrzelił serki pocisków kal. 127 mm, z których tylko jeden „zabłądził”, mój Zespół Operacyjny naprawę miał szczęście. Trafienie eskortowca *Ly Thurông Kiêt* przez własny pocisk oraz niesprawność dwóch automatycznych dział kal. 76 mm fregaty *Trần Khánh Du* w czasie pierwszych minut starcia były największymi błędami taktycznymi Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu w pierwszych miesiącach 1974 roku. Wiarygodne źródła potwierdzają, że w tym czasie prezydent Republiki Wietnamu Nguyễn Văn Thiệu wykorzystywał bitwę morską by przeszkodzić rosnącemu krytycyzmowi swej ekipy ze strony różnych sił politycznych.

Po kilku dniach napraw, fregata *Ly Thurông Kiêt* (HQ 16) przeszła o własnych siłach do bazy morskiej w Sajgonie, gdzie spotkał się z gorącym przyjęciem. Dwa automatyczne działa kal. 76 mm fregaty *Trần Khánh Du* (HQ 4) nie mogły być naprawione na miejscu. Po uzupełnieniu amunicji i naprawieniu uszkodzeń fregaty *Trần Bình*

Trong (HQ 5) i *Trần Quốc Toản* (HQ 6) wyszły w morze na poszukiwanie rozbitków. Samolot C-130 „Hercules” transportu taktycznego krążył w obrębie zamkniętej strefy przybrzeżnej by nie prowokować kolejnej militarnej konfrontacji między Republiką Wietnamu a komunistycznymi Chinami. Samolot ten naprowadzał nasze okręty na pływające na powierzchni morza przedmioty, takie jak puste beczki po paliwie. Byłem obecny na *Trần Bình Trọng* obserwując poszukiwanie, ratowanie i powrót. Co się tyczy eskortowca *Nhut Tào* (HQ 10), to z powodu utraty łączności nie znałem jego ostatecznego losu. Miałem jeszcze odrobinę nadziei, że jednostka nie zatонуła całkowicie i być może dryfuje ku naszym środkowym wybrzeżom korzystając ze sprzyjającego północno-wschodniego wiatru.

Obecność na tym obszarze fregaty *Trần Quốc Toản* (HQ 6), który właśnie skończył konwojowanie *Ly Thurông Kiêt* (HQ 16) na trasie z Paraceli do Da Nang oraz *Ngô Quyền* (HQ 17) (pod dowództwem kmrpor *Trần Đình Tru*) ściągniętego pośpiesznie z Archipelagu Wysp Spratly, a także „weterana” *Trần Bình Trọng* (HQ 5) pozwoliła na sformowanie nowego Zespołu Operacyjnego. Zadaniem nowego Zespołu było przygotowanie operacji odzyskania Wysp Paracelskich. Choć w składzie zespołu było wielu starszych oficerów, zostałem ponownie wyznaczony na stanowisko dowódcy, tym razem nowego Zespołu Operacyjnego. Ćwiczenia i strzelania przeprowadzano w ciągu dnia w rejonie małej wysepki Chàm na południowo-wschód od Da Nang. Po zakończeniu cwi-



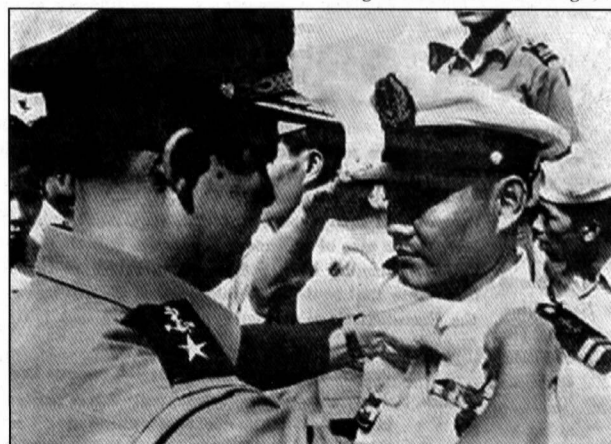
Briefing po bitwie, siedzą od lewej: komodor Ho Văn Kỳ Thoai, adm. Trần Văn Chon, komodor Lâm Nguom Tánh oraz ze wskaźnikiem Hà Văn Ngac.
fot. zbiory Hà Manh Chi

czeń zaprezentowałem ich rezultaty na odprawie w dowództwie I Strefy Brzegowej, którą kierował z-ca szefa operacji morskich.

Jednak ostatecznie zamiar odzyskania Wysp Paracelskich został anulowany. Choć pozostałem dowódcą wierzyłem, że ofensywa nie uzyska militarnego powodzenia, choć będzie moralnym zwycięstwem. Stare fregaty (eks-patrolowce «WHEC»), używane wcześniej przez U.S. Coast Guard, były lepiej uzbrojone do zadań patrolowych niż do czynnej walki, przede wszystkim z uwagi na ich niską prędkość. Trudno byłoby im walczyć z nowocześniejszymi okrętami. Uzbrojenie eskortowców składało się jedynie z dział kal. 127 mm oraz pary dział plot. kal. 40 mm zamontowanych przez wietnamską marynarkę wojenną w części rufowej, która mogła służyć za lądowisko dla śmigłowca.

W czasie, gdy byłem w bazie z-ca szefa operacji morskich dwukrotnie zbierał oficerów i marynarzy wszystkich jednostek obecnych w macierzystym porcie w celu poinstruowania ich by nie ignorowali dokonania Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu. Aby dać dobry przykład podkomendnym zachowywałem spokój i bardzo skromną

Odznaczenie wyróżniających się w bitwie oficerów i marynarzy wietnamskich.
fot. grzecznościowo „Hàng Sa”



postawę. Nigdy nie dyskutowałem ani też nie wyjaśniałem nikomu szczegółowo czynników, które kierowały moimi decyzjami taktycznymi w czasie bitwy.

Pozostając w dowództwie I Strefy Brzegowej przez ponad tydzień pokazałem się z dowódcą I Strefy Brzegowej na mostku fregaty *Trần Bình Trọng* (HQ 5) by nagrać informację dla stacji telewizyjnej sił zbrojnych. Po powrocie na swoje stanowisko w Sajgonie byłem znów zaproszony przez stację telewizyjną sił zbrojnych wraz z trzema dowódcami okrętów oraz garstką podoficerów na rozmowę o wyczynie naszej floty. Tym nie mniej jednak nie wdawałem się w szczegóły bitwy. Zamiast tego poprosiłem dowódców by powiedzieli o wysokim morale i osobistym bohaterstwie ich załóg w czasie bitwy i po jej zakończeniu. Niedługo po tym wziąłem udział w specjalnym wykładzie dla słuchaczy kursu dowództwa i sztabu generalnego w Long Binh. Wykład był szczególnie, ponieważ wysłuchiwali go oficerowie armii, którzy zajmowali eksploatowane stanowiska w swych jednostkach. Gdy komodor, zastępca szefa operacji morskich na wodach przybrzeżnych wszedł na wykład by przedstawić organizację Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu, pierwsze pytanie ze strony słuchaczy dotyczyło bitwy morskiej na Paracelach. Komodor przekazał to pytanie mnie siedzącemu wówczas na sali. Szczerze mówiąc czułem się bezbronny, zaś moja jedyna natychmiastowa odpowiedź brzmiała: Panowie, wszyscy analizowaliście bitwę pod Ấp Bắc, bitwa morska na Paracelach była bardzo podobna. Po mojej odpowiedzi, nie padło już więcej pytań na temat starcia na Paracelach. Muszę dodać, że w bitwie pod Ấp Bắc nasze siły lądowe były nieprzygotowane na taktykę północnych Wietnamczyków z powodu złych informacji wywiadowczych i zamieszaniu w kierowaniu oddziałami.

W ostatnich miesiącach wojny wietnamskiej otrzymałem przydział do Akademii Wojskowej w Long Binh, jako zastępca asystenta kierownika zagadnień morskich.

Po bitwie

Po bitwie morskiej Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu otrzymała wiele gratulacji podnoszących heroizm ducha naszych walecznych przodków zmierzających do usunięcia najeźdźców z północy. Bitwa morska zyskała w prasie codziennej oraz cywilnych i wojskowych mediach rozgłos równy bitwie pod Binh Long czy Kontum.

Paracele oraz Wyspy Spratly i Wietnam to jedno i to samo

Dzięki bitwie morskiej większość mieszkańców Wietnamu Południowego dowiedziała się, że nasze odległe terytoria na Mo-

rze Południowo-Chińskim były bronione i patrolowane przed 30 kwietnia 1975 przez naszą flotę do czasu jej powstania 1 stycznia 1955 roku.

Mówiąc o bitwie morskiej, pierwszego dnia nasza marynarka wojenna wygrała i utrzymała obronę na wyspie Pattle, jednak trudno było przewidzieć dalsze straty. Komodor, który przewodniczył Komitetowi Bezpieczeństwa Morskiego, gdy osobiście odwiedził fregatę *Trần Khánh Du* (HQ 4) w czasie remontu w stoczni marynarki wojennej, powiedział mnie prywatnie „Wystarczy”. Zinterpretowałem jego wypowiedź jako koniec walk, bowiem Marynarka Wojenna Republiki Wietnamu odpowiadała za inne zadanie, a mianowicie zwalczanie komunistycznej partyzantki w strefie przybrzeżnej. Chińska strategia zajęcia reszty Wysp Paracelskich miała zapewne tajną akceptację supermocarstw. Wierzyłem, że gdyby nie awaria 2 dział kal. 76 mm fregaty *Trần Khánh Du* i bitwa po-

kiego rozkazu w przypadku nowego konfliktu.

Podsumujmy raz jeszcze, gdybyśmy pozwolili na chińską obecność na wyspie Duncan, nie doszłoby do bitwy morskiej i nadal zajmowalibyśmy wyspę Pattle. Oznacza to, że poza stacjonowaniem dodatkowych oddziałów na wyspach Robert, Money i Drummond dla zapobieżenia ewentualnej inwazji, nasza flota musiałaby prowadzić regularne patrolowanie tego akwenu z użyciem sporej liczby okrętów wojennych. Sądzę też, że Chiny stopniowo opanowałyby całkowicie Wyspy Paracelskie, zgodnie ze swoim planem rozszerzenia wpływów w Azji Południowo-Wschodniej. ChRL idąc za przykładem Republiki Wietnamu wprowadziła swoje oddziały na wyspy Nam Yit i Sand Cay leżące na południe i wschód od wyspy Itu Aba zajętej przez oddziały Republiki Chińskiej (Tajwanu) od czasu klęski Japonii w II wojnie światowej. Wyspy te stanowiły część Archipelagu Wysp Spratly.



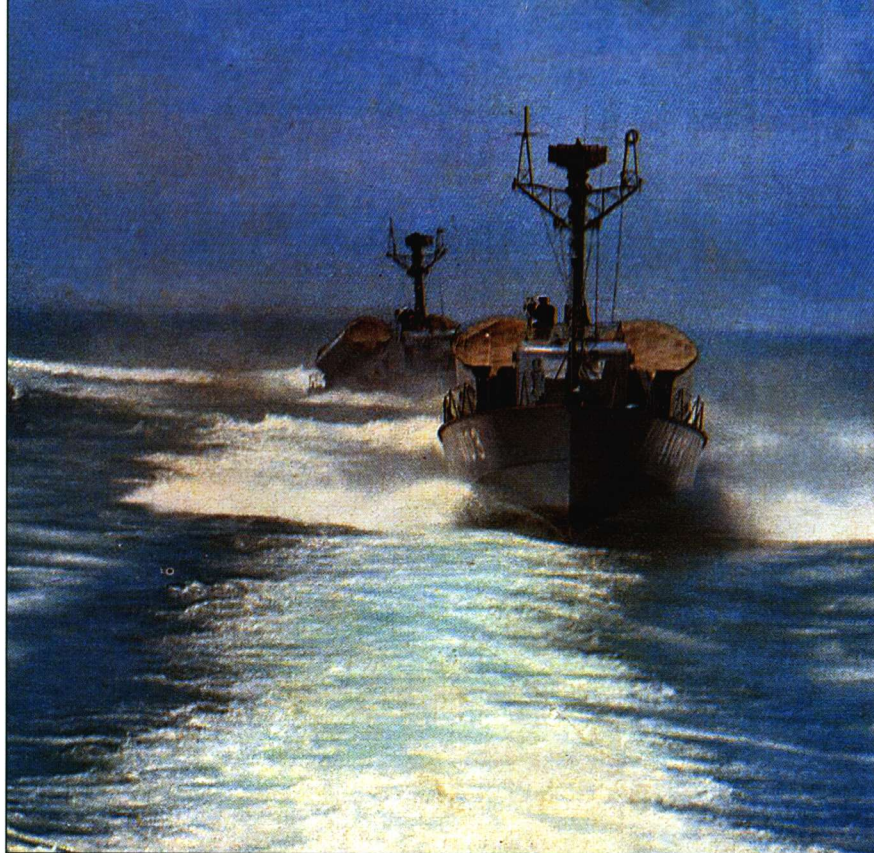
Powitanie obu powracających do bazy chińskich ścigaczy typu *Kronstadt*, co stoi w sprzeczności ze słowami autora artykułu. Nie należy wykluczyć, że jednostka na drugim planie nie brała udziału w bitwie.

fot. zbiori Rafał Ciechanowski

toczyła się zgodnie z planem, to znaczy bylibyśmy zdecydowanym zwycięzcą pierwszego dnia, to zmasowany atak chińskiej floty, wojsk lądowych i lotnictwa następnego dnia, nie tylko pokonałby naszą placówkę na wyspie Pattle, ale także mógłby zniszczyć nasz Zespół Operacyjny na znacznie większym obszarze. Wierzyłem również, że I Obszar Korpusny w przypadku alarmu będzie w stanie podjąć skuteczne przeciwdziałania. Eskadra F-5 I Dywizji Sił Powietrznych stała gotowa na pasie startowym bazy Da Nang, lecz nie otrzymała rozkazu startu dla zapewnienia przykrycia powietrznego naszego Zespołu Operacyjnego. Tym bardziej nie należało oczekiwać ta-

Komunistyczne Chiny i Tajwan już wiele razy ogłaszały, że leżące na Morzu Południowo-Chińskim Paracele i Wyspy Spratly stanowią obszar ich wód terytorialnych. Mieliśmy szczerą nadzieję, że gdy Republika Wietnamu obsadzi swymi posterunkami bezludne wyspy Archipelagu Spratly, takie jak Namyit, Sand Cay, North-East Cay, South-East Cay, Spratly i inne, nie napotkamy zbrojnego oporu ze strony Chin Ludowych, Tajwanu, Filipin czy Malesji.

Inna konkluzja sprowadza się do tego, że bitwa morska wprowała w ruch koncesje terytorialne ze strony małego i słabego kraju na rzecz supermocarstwa zgodnie z globalną strategią uzgodnioną sekretnie przez sa-



Para chińskich kutrów rakietowych typu Houkou w marszu z dużą prędkością. Jednostki te stanowiły dalszą osłonę chińskiego zespołu desantowego. fot. zbiory Rafał Ciechanowski

me supermocarstwa. Można przywołać tu przykład z lat osiemdziesiątych, gdy potężna brytyjska ofensywa usunęła Argentyńczyków z Falklandów na Południowym Atlantyku. Argentyńczycy, którzy uważali Falklandy za część swego terytorium próbowali negocjacji na froncie dyplomatycznym i w końcu podjęli działania zbrojne, gdy wysiłki dyplomatyczne nie przyniosły rezultatów. Pod względem wojskowym Argentyńczycy wiedzieli, że trudno będzie przeciwstawić się siłom brytyjskim, jednak walczyli, starając się kontrolować intensywność walk

dla zredukowania poziomu strat. Ostatecznie Falklandy zostały odzyskane przez Wielką Brytanię. Oczywiście, Falklandy mają większą powierzchnię, są bogatsze w zasoby naturalne i bardziej zaludnione od Paraceli, stąd też walki angażujące znaczniejsze siły były krwawsze. Mimo wszystko wojna o Falklandy i bitwa o Paracelę wykazują pewne podobieństwa.

Po roku 1945 z powodu długiej, gorzkiej wojny znanej jako „Wojna Indochińska” toczzonej na lądzie przeciwko siłom komunistycznym, Francuzi całkowicie porzucili

kontrolę na szereg lat nad Wyspami Paracelskimi składającymi się z grup Amphitrite i Crescent. Grupę Amphitrite okupowały początkowo siły chińskich nacjonalistów, jednak po ich klęsce w Chinach kontynentalnych w roku 1949 wycofali się na Tajwan. Później Porozumienie Paryskie z roku 1973 wyznaczyło strefę zdemilitaryzowaną wzdłuż 17 równoleżnika, co uniemożliwiło Republice Wietnamu aktywną obecność na wyspach grupy Amphitrite, leżących na północno-wschód od grupy Crescent.

Co się tyczy linii obrony na wyspie Pattle przyjętej przez Republikę Wietnamu, to była ona zasadniczo podobna do posiadanej przez Tajwan na wyspie Itu Aba należącej do Archipelagu Wysp Spratly i nie mogła wytrzymać silnego ataku sił amfibijnych. Nie było żadnych silnych umocnień, a jedynie pluton z lekkim uzbrojeniem żołnierzy sił terytorialnych Republiki Wietnamu i garść meteorologów. Na wyspie Itu Aba silne umocnienia zbudowali Japończycy w okresie, gdy okupowali wyspę w czasie II wojny światowej. Później Tajwan wzmocnił obronę wyposażając ją w działa zdolne prowadzić ogień przeciwko okrętom na pobliskich wodach oraz wprowadzając garnizon w sile batalionu, dowodzony przez płk piechoty morskiej.

Co ciekawsze chińska deklaracja o zwierzchnictwie nad Paracelami i Wyspami Spratly została ogłoszona po wizycie w Chińskiej Republice Ludowej sekretarza stanu USA Henry Kissingera. Zapewne zarówno ChRL jak i USA podpisały wtedy jakieś tajne strategiczne porozumienia bądź Stany Zjednoczone zgodziły się nie mieszać do chińskich działań na Morzu Południo-

Po zajęciu Wysp Paracelskich przez Chińczyków od razu przystąpiono do pracy ideologicznej w postaci szkolenia politycznego i gazetek. W oddali widoczne lufy wkm-u kal. 14,5 mm. Uwagę zwracają też małostowskie mundury z tego okresu. fot. zbiory Rafał Ciechanowski

Po bitwie marynarz chińskiego trałowca typu T-43 czyści lufy działek kal. 37 mm. fot. zbiory Rafał Ciechanowski





Para chińskich myśliwców F-6 (MiG-19) w locie patrolowym nad zajętymi Wyspami Paracelskimi.
fot. zbiory Rafał Ciechanowski

wo-Chińskim. Z tej pewnie przyczyny USA nie zaangażowały się w obronę naszego terytorium. W dniu bitwy morskiej zastępca szefa Sztabu Połączonych Operacji w biurze szefa Sztabu Połączonych Operacji przekazał informację, że obrona naszego terytorium jest naszą prywatną sprawą.

Z amerykańskiego punktu widzenia bojowy potencjał Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu powinien rozwijać się w kierunku:

- zapewnienia wsparcia ogniowego oddziałów walczących w pasie nadbrzeżnym;
- kontroli żywotnych śródlądowych dróg komunikacyjnych w delcie Mekongu;

- zabezpieczenia operacji przeciwko liniiom zaopatrzeniowym sił zbrojnych Północnego Wietnamu wzdłuż wybrzeża jego południowej części przy wsparciu sieci stacji radarowych.

Budowa sieci stacji radarowych ciągnących się od strefy zdemilitaryzowanej (DMZ) w Ben Hải aż do Zatoki Tajlandzkiej dla zabezpieczenia przed infiltracją z Północy od strony morza była wyzwaniem z punktu widzenia technicznego i finansowego. Po przekazaniu flocie południowowietnamskiej w roku 1971 dwóch eks-amerykańskich fregat – *Trần Hưng Đạo* (HQ 1) oraz *Trần Khánh Du* (HQ 4), które stały się

największymi okrętami naszej floty z uwagi na kaliber swych dział, U.S. Navy przy wielu okazjach po roku 1973 żądali byśmy zdemontowali kadłubowe sonary. Ten zabieg ograniczyłby możliwości ofensywne okrętów. Jednostki były uzbrojone w 2 działa plot. kal. 76 mm o szybkostrzelności do 60 strzałów na minutę. Przy tak silnym uzbrojeniu ofensywnym, trudno dziwić się, że w końcowych latach wojny wietnamskiej, Amerykanie nie przepuścili żadnej okazji by opóźnić lub ograniczyć dostawy części zamiennych do tych nowoczesnych dział.

Po bitwie aby oddać należny hołd oficerom i marynarzom, którzy polegli na morzu za swój kraj, dowództwo Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu rozważało postawienia kamienia pamiątkowego w rejonie Thu Ngú nad rzeką Sajgon, co uzależnione było jednak od zgody władz miasta Sajgon. Rada Miejska Sajgonu zgodziła się na nadanie jednej z ulic nazwy kmr por Nguy Văn Thà. Uroczystości nadania nazwy odbyły się w pierwszą rocznicę morskiej bitwy o Paracele w dniu 19 stycznia 1975 roku, a przewodniczył im kontradm. Lâm Nguon Tánh, szef operacji morskich, jednak ja nie mogłem wziąć udziału w tej ceremonii.

Każdego roku przy okazji wietnamskiego Nowego Roku Księżycowego, który wypada zwykle w styczniu, zawsze przez moment skłaniam myśli ku oficerom i marynarzom, którzy oddali swe życie za ojczyznę i tym, którzy dzielnie walczyli pod moją komendą w morskim starciu o Paracele. Większość morskich weteranów bitwy, obecnie wędrujących po wolnym świecie, są bohaterami chętnymi poświęcić swe życie dla zachowania terytorium naszego kraju, które przodkowie budowali przez wieki. Mam nadzieję, że ten zapis ukaże sens dumy tych oficerów Marynarki Wojennej Republiki Wietnamu, którzy uczestniczyli w bitwie o Paracele i którymi miałem honor dowodzić. ●

**Tłumaczenie z języka angielskiego
wybór i redakcja tekstu
Maciej S. Sobański**

Bibliografia:

- Hà Văn Ngac, *Tim Hieu Ve Quan Dao Hong Sa*, „Viet-talk”, Volume 4, Number 4, April 1999, Grapevine.
Hà Văn Ngac, *Nhung Dien Bien Dua Tpi Trần Hải Chiến Hoàng Sa*, „Luot Song”, Number 35, 26 Sept. 1998, San Jose.
Hà Văn Ngac, *Tuong Thuat Trần Hải Chiến Lịch Su Hoàng Sa*, „Doan Ket Monthly Magazine”, Austin.
Riding Waves-Navy Day 1974, Republic of Vietnam Navy Publication.
Special Issue on Hoàng Sa, Republic of Vietnam Navy Veterans Association, 1974.
Roczniki Jane's Fighting Ships 1960-69 i 1970-1979.

Chińscy żołnierze dzielą się wrażeniami po bitwie, w oddali widoczny zakotwiczony trałowiec typu T-43.
fot. zbiory Rafał Ciechanowski





Brytyjskie niszczyciele rakietowe typu «42»

część I

Do czasu wejścia do służby nowych niszczycieli rakietowych typ «45» *Daring* podstawowymi okrętami tej klasy pozostającymi w składzie Royal Navy będą jednostki typ «42», stanowiące trzeci model brytyjskich niszczycieli z uzbrojeniem rakietowym, które stanowią przedmiot poniższego szkicu.

Na wstępie warto nieco uwagi poświęcić historii i genezie przeciwlotniczej broni rakietowej w brytyjskiej marynarce wojennej. Pierwszymi niszczycielami Royal Navy, które otrzymały uzbrojenie rakietowe w postaci podwójnej wyrzutni rakiet przeciwlotniczych systemu „Seaslug”¹ było 8 jednostek typu *County* zbudowanych w dwóch seriach w latach 1959-1970. Przy projektowaniu jednostek założono, że podstawowym ich zadaniem będzie przeciwlotnicza i przeciwpodwodna obrona zespołów floty, a także patrolowanie i prezentowanie bandery w oddalonych punktach dawnego Imperium, stąd też otrzymały one różnorodne uzbrojenie. W trakcie budowy zastosowano wiele nowatorskich rozwiązań, między innymi okręty były pierwszymi, które otrzymały nie tylko znane już wcześniej lądowisko, ale również kryty hangar umożliwiający stałe bazowanie śmigłowca pokładowego, stanowiącego podstawowy środek przeznaczony do zwalczania zagrożenia podwodnego.

Wyporność standardowa tych okrętów wynosiła 5440 t, a pełna odpowiednio 6200 t przy długości całkowitej 158,7 m, szerokości 16,5 m i maksymalnym zanurzeniu 6,3 m²). Okręty miały wydłużony solidny

kadłub o bardzo zgrabnej zharmonizowanej, a jednocześnie pełnej sylwetce z dwoma kominami i skrzynkowymi masztami. Zamontowanie 2 par stabilizatorów płetwowych zapewniło dobrą dzielność morską i powodowało, że niszczyciele rakietowe typu *County* stanowiły nader stabilną platformę dla zainstalowanego na ich pokładach uzbrojenia.

Jako napęd, pierwszy raz w okrętach tej wielkości, zastosowano siłownię w układzie COSAG (Combined Steam And Gas Turbine), w którym pracowały zarówno klasyczne turbiny parowe jak i turbiny gazowe. Pierwsze wykorzystywano do działań z prędkością ekonomiczną, drugie zaś, gdy zachodziła potrzeba szybkiego zwiększenia prędkości, a co zatem idzie mocy siłowni, przy czym wówczas oba zespoły turbin pracowały równocześnie na te same wały napędowe. System COSAG umożliwiał elastyczne zwiększanie prędkości bez potrzeby nadmiernej rozbudowy siłowni. W skład układu napędowego wchodziły 2 zespoły turbin parowych AEI o łącznej mocy 30 000 KM, zasilane w parę o ciśnieniu roboczym 39,2 atm. przez 2 opalane mazutem kotły Babcock & Wilcox, a także 4 turbiny gazowe English Electric G6 o łącznej mocy 30 000 KM. Siłownia zapewniała maksymalną prędkość 30 węzłów, a przy zastosowaniu jedynie turbin parowych 25 węzłów. Liczący 700 t zapas mazutu pozwalał na zasięg 3500 Mm przy 28 węzłach.

Pierwotne uzbrojenie niszczycieli składało się z podwójnej wyrzutni rakietowych po-

cisków plot. „Seaslug” (GWS 1) z zapasem 36 rakiet, 2 poczwórnych wyrzutni rakietowych pocisków plot. bliskiego zasięgu „Seacat” (GWS 20/22/24), 4 uniwersalnych dział kal. 114 mm L/45 Mk 6 Vickers w dwóch dwudziałowych wieżach artyleryjskich, 2 dział plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 7A oraz śmigłowca pokładowego Westland „Wessex”. w trakcie służby uzbrojenie ulegało liczny i głębokim zmianom.

Niszczyciele rakietowe otrzymały bogate wyposażenie elektroniczne obejmujące między innymi radar dozoru powietrznego typ 965 AKE, dozoru nawodnego typ 992Q oraz radar nawigacyjny typ 978. Do kierowania pociskami rakietowymi służyły radary typ 901 i 903, zaś typ 904 pozwalał na kierowanie ogniem artylerii lufowej. Rozpoznanie celów podwodnych zapewniały sonary typ 177 oraz 162M. Okręty otrzymały również zintegrowany system dowodzenia ADAWS oraz środki przeciwdziałania elektronicznego, w tym 4 wyrzutnie celów pozornych Corvus.

Żałoga niszczycieli rakietowych typu *County*, licząca 472 ludzi, w tym 34 oficerów, dysponowała dobrymi warunkami bytowymi.

Jednostki wspomnianego typu z uwagi na swą wielkość i liczną załogę okazały się kosztowne w eksploatacji, zaś ich podsta-

1. rakiet plot. średniego zasięgu, dwustopniowa „Seaslug” (GWS 1) – dł. 6,1 m, śred. 0,4 m, rozp. 1,44 m, masa 2,2 t, w tym głowica bojowa 0,1 t, prędkość 1,8/2,4 Ma, zasięg 18/25 Mm, pułap 20 000 m – wg Krzewiński J., *Royal Navy 1950-1994*, Warszawa 1995.

2. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, London 1986.

wowy system raketowy „Seaslug” daleki był od doskonałości, co obok braku zapasu wyporności, niezbędnego w przypadku przeprowadzania ewentualnych modernizacji, zdecydowało o relatywnie szybkim wycofaniu niszczycieli raketowych typu *County* ze służby. Proces ten rozpoczął się już w roku 1976, zaś w 1993 ostatni z niszczycieli *Kent*, wycofany jeszcze w 1980, został zatopiony jako okręt-cel. Trzeba również wspomnieć, że po zakończeniu służby w Royal Navy³ niszczyciele kontynuowały ją pod banderą Chile, a 1 pod banderą Pakistanu. Z chilijskich okrętów w roku 2004 w służbie pozostały jeszcze 2 głęboko zmodernizowane jednostki.

Dalszym rozwinięciem typu *County* był niszczyciel raketowy typ «82» *Bristol*, projektowany w założeniach jako jednostka eskortowa dla nowego lotniskowca uderzeniowego CVA 01. Gdy w roku 1966 Brytyjczycy zrezygnowali z dalszych prac nad nowym lotniskowcem, upadł w zasadzie również projekt niszczyciela raketowego typ «82». Ostatecznie zamiast zakładanych 4 okrętów serii, do służby oddano tylko 1, który miał raczej charakter jednostki eksperymentalno-doświadczalnej, tym bardziej, że w pracach nad niszczycielem sprawdzano zarówno wiele nowych modeli uzbrojenia i wyposażenia jak też rozwiązania techniczne.

Zbudowany w latach 1967-1973 przez stocznię Swan Hunter Ltd. w Wallsend-on-Tyne *Bristol* miał wyporność standardową 6700 t, a pełną odpowiednio 7700 t³ przy długości całkowitej 154,5 m, szerokości 16,8 m i maksymalnym zanurzeniu 7,0 m. Kadłub jednostki wzorowany był na niszczycielach typu *County*, tyle tylko, że uległa zmniejszeniu masywna bryła nadbudówki, którą przy okazji pozbawiono charakterystycznych dla poprzedniego typu zaokrąglenia. Zmniejszenie bryły wydłużonej nadbudówki możliwe było między innymi dzięki rezygnacji z pomieszczeń hangaru dla śmigłowca pokładowego. Okręt otrzymał 2 solidne maszty konstrukcji skrzynkowej oraz 3 kominy! (przedni obsługujący turbiny parowe oraz 2 tylne, umieszczone równolegle na burtach, przeznaczone do obsługi turbin gazowych). W części rufowej, po zakryciu specjalnymi płytami „studni” stanowiska miotacza bomb głębinowych „Limbo”, uzyskiwano lądowisko dla śmigłowca. Zamontowanie 3 par stabilizatorów płetwowych zapewniało dobrą dzielność morską jednostki oraz stabilną płaszczyznę dla zamontowanego na jej pokładzie uzbrojenia.

Podobnie jak to miało miejsce w przypadku typu *County* również *Bristol* został wyposażony w siłownię pracującą w systemie COSAG. W jej skład wchodziły 2 ze-

społy turbin parowych Turbine Generators Ltd GEC o łącznej mocy 30 000 KM, zasilane w parę przez 2 kotły Babcock & Wilcox oraz 2 turbiny gazowe Rolls-Royce Marine „Olympus” TM 1A⁴ o łącznej mocy 44 000 KM. Siłownia zapewniała maksymalną prędkość 30 węzłów. Zapas paliwa wynoszący 900 t pozwalał na osiągnięcie zasięgu 5000 Mm przy 18 węzłach. Rozdzielne rozmieszczenie turbin gazowych umożliwiało szybką ewentualną wymianę lub remont każdej z nich. *Bristol* okazał się ostatnim okrętem bojowym Royal Navy do którego napędu wykorzystano turbiny parowe.

Z uwagi na niską skuteczność stosowanych wcześniej przeciwlotniczych pocisków raketowych „Seaslug”, na uzbrojenie niszczyciela raketowego typ «42» wprowadzono nowy wzór uzbrojenia – pociski systemu „Sea Dart” (GWS 30)⁵, których podwójna wyrzutnia została zamontowana za nadbudówką w rufowej części okrętu. Zapas rakiet na pokładzie wynosił 40 sztuk.

Początkowo uzbrojenie artyleryjskie okrętu ograniczało się do pojedynczego uniwersalnego działka kal. 114 mm L/55 Mk 8 Vickers w wieży artyleryjskiej, które wystrzeliwało ważące 21 kg pociski z prędkością początkową 870 m/s na maksymalny dystans 23 000 m i pułap 6000 m. Szybkostrzelność tej całkowicie zautomatyzowanej armaty wynosiła 25 strzałów na minutę, zaś kąt podniesienia lufy mieścił się w przedziale -10° +55°. Później w wyniku doświadczeń wojny falklandzkiej z roku 1982 uzbrojenie artyleryjskie wzmocniono, montując dodatkowo na śródokręciu 2 działka plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAM-BO1⁶.

Do zwalczania zagrożenia ze strony okrętów podwodnych służyły nowe, powstałe w wyniku brytyjsko-australijskiej współpracy, raketotorpedy systemu „Ikara” (GWS 40), wystrzeliwane z wyrzutni zamontowanej przed nadbudówką na dziobie niszczyciela. Długość raketotorpedy „Ikara” wynosiła 3,43 m, rozpiętość 1,53 m, zaś masa 600 kg. Ładunek bojowy stanowiła amerykańska torpeda samonaprowadzająca kal. 324 mm Mk 44 lub Mk 46, o masie głowicy bojowej 34 względnie 43 kg materiału wybuchowego. Prędkość sterowanej radiem rakiety wynosiła 0,75 Ma, a zasięg około 20 000 m⁷. Zapas raketotorped na pokładzie wynosił 32 sztuki. Uzupełnienie uzbrojenia pop stanowił zamontowany w specjalnym wycięciu na rufie, nieco już anachroniczny klasyczny trzylufowy miotacz bomb głębinowych „Limbo”, który wystrzeliwał ważące 175 kg, w tym głowica bojowa 94 kg, pociski kal. 305 mm Mk 6 na odległość od 400 do 1000 m. Zapas pocisków wynosił 51 sztuk, co pozwalało na oddanie 17 pełnych salw.

Wypożyczenie elektroniczne, mimo zrezygnowania z planowanego pierwotnie systemu radiolokacji, obserwacji i współpracy z lotnictwem CDS, było różnorodne. Obejmowało między innymi radar dozoru powietrznego typ 965 AKE-2, dozoru nawodnego typ 992Q oraz nawigacyjny typ 1006. Do kierowania ogniem artylerii lufowej i naprowadzania pocisków „Sea Dart” służyły 2 radary typ 909. Poszukiwanie celów podwodnych umożliwiały sonary typ 184M (kadłubowy) oraz typ 162M (podkilowy). Niszczyciel wyposażono w zintegrowany, komputerowy system dowodzenia ADAWS-2, rozbudowane systemy łączności satelitarnej i podwodnej oraz środki walki elektronicznej, w tym 2 wyrzutnie celów pozornych Mk 36 Super RBOC, a także 2 wyrzutnie systemu Corvus.

Licząca 407 ludzi, w tym 29 oficerów⁸ załoga dysponowała wygodnymi, przestronnymi i klimatyzowanymi pomieszczeniami mieszkalnymi i ogólnego przeznaczenia.

Koszt budowy niszczyciela raketowego *Bristol* wyniósł około 27 milionów funtów szterlingów.

Również w przypadku tej jednostki służba nie trwała długo. Okręt rozpoczął ją w marcu 1973, a zakończył po zaledwie 18 latach, w czerwcu 1991. Obecnie *Bristol*, który w roku 1990 odwiedził między innymi port w Gdyni, pełni funkcję stacjonarnej jednostki szkolnej i hulku mieszkalnego w bazie Royal Navy HMS Excellent. W służbie, której głównym osiągnięciem obok udziału w testach nowych systemów uzbrojenia – „Ikara” i „Sea Dart”, był udział w wojnie o Falklandy w roku 1982 w składzie osłony lotniskowca *Invincible* (a więc niejako zgodnie z projektowanym przeznaczeniem) niszczyciel raketowy *Bristol* prześladował pech. Już niedługo po wejściu do służby pożar uszkodził turbiny parowe, których pełną sprawność zdołano przywrócić dopiero w roku 1977, zaś później w następstwie eksplozji kotła jednostka przeszła kolejny remont odnowieniowy w latach 1984-1986, choć nie została wówczas zmodernizowana.

Doświadczenia wyniesione z eksploatacji niszczycieli raketowych typu *County* oraz

3. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87* wyporność standardowa wynosiła 6300 t, a pełna 7100 t.

4. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87* producentem turbin gazowych były zakłady Bristol-Siddeley, zaś ich moc wynosiła jedynie 30 000 KM.

5. rakietę plot. średniego zasięgu, dwustopniową „Sea Dart” (GWS 30) – dł. 4,4 m, śred. 0,42 m, rozp. 0,91 m, masa 550 kg, w tym głowica bojowa 22,7 kg, prędkość 2,5 – 3 Ma, zasięg 30 Mm, pułap 30-18 000 m wg Krzewiński J., *Royal...*

6. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87* w roku 1986 uzbrojenie artyleryjskie obejmowało także 4 x 30 mm Oerlikon/BMARC (2 x II), 2 x 20 mm Oerlikon, nie wykazywano jednak wówczas żadnego uzbrojenia pop.

7. wg Krzewiński J., *Royal...*

8. wg *Jane's Fighting Ships 1986-87*, załoga niszczyciela liczyła 397 ludzi, w tym 30 oficerów.

Nazwa	Nr takt.	Stocznia	Położenie stępki	Wodowanie	Wejście do służby
Batch 1					
<i>Sheffield</i>	D 80	Vickers	15.01.1970	10.06.1971	16.02.1975
<i>Birmingham</i>	D 86	Cammell Laird	28.02.1972	30.07.1973	03.12.1976
<i>Cardiff</i>	D 108	Vickers	03.11.1972	22.02.1974	19.10.1979
<i>Coventry</i>	D 118	Cammell Laird	29.01.1973	21.06.1974	20.10.1978
<i>Newcastle</i>	D 87	Swan Hunter	21.02.1973	24.04.1975	23.03.1978
<i>Glasgow</i>	D 88	Swan Hunter	07.03.1974	14.04.1976	24.05.1979
Batch 2					
<i>Exeter</i>	D 89	Swan Hunter	22.07.1976	25.04.1978	19.09.1980
<i>Southampton</i>	D 90	Vosper Thornycroft	21.10.1976	29.01.1979	23.07.1981
<i>Nottingham</i>	D 91	Vosper Thornycroft	06.02.1978	12.02.1980	08 IV 1983
<i>Liverpool</i>	D 92	Cammell Laird	05.07.1978	25.09.1980	09 VII 1982
Batch 3					
<i>Manchester</i>	D 95	Vickers	19.05.1978	24.11.1980	16.12.1982
<i>Gloucester</i>	D 96	Vosper Thornycroft	26.10.1979	02.11.1982	11.09.1985
<i>Edinburgh</i>	D97	Cammell Laird	08.09.1980	14.04.1983	18.12.1985
<i>York</i>	D98	Swan Hunter	18.01.1980	21.06.1982	09.08.1985

typ «82» legły u podstaw prac projektowych nad nowymi jednostkami tej klasy, które otrzymały oznaczenie typ «42». Przy pracach projektowych główny nacisk położono na ograniczenie kosztów budowy okrętów, zakładając optymistycznie, że koszt pojedynczego niszczyciela serii nie powinien przekroczyć 20 mln funtów szterlingów. Ograniczenia finansowe wynikały z jednej

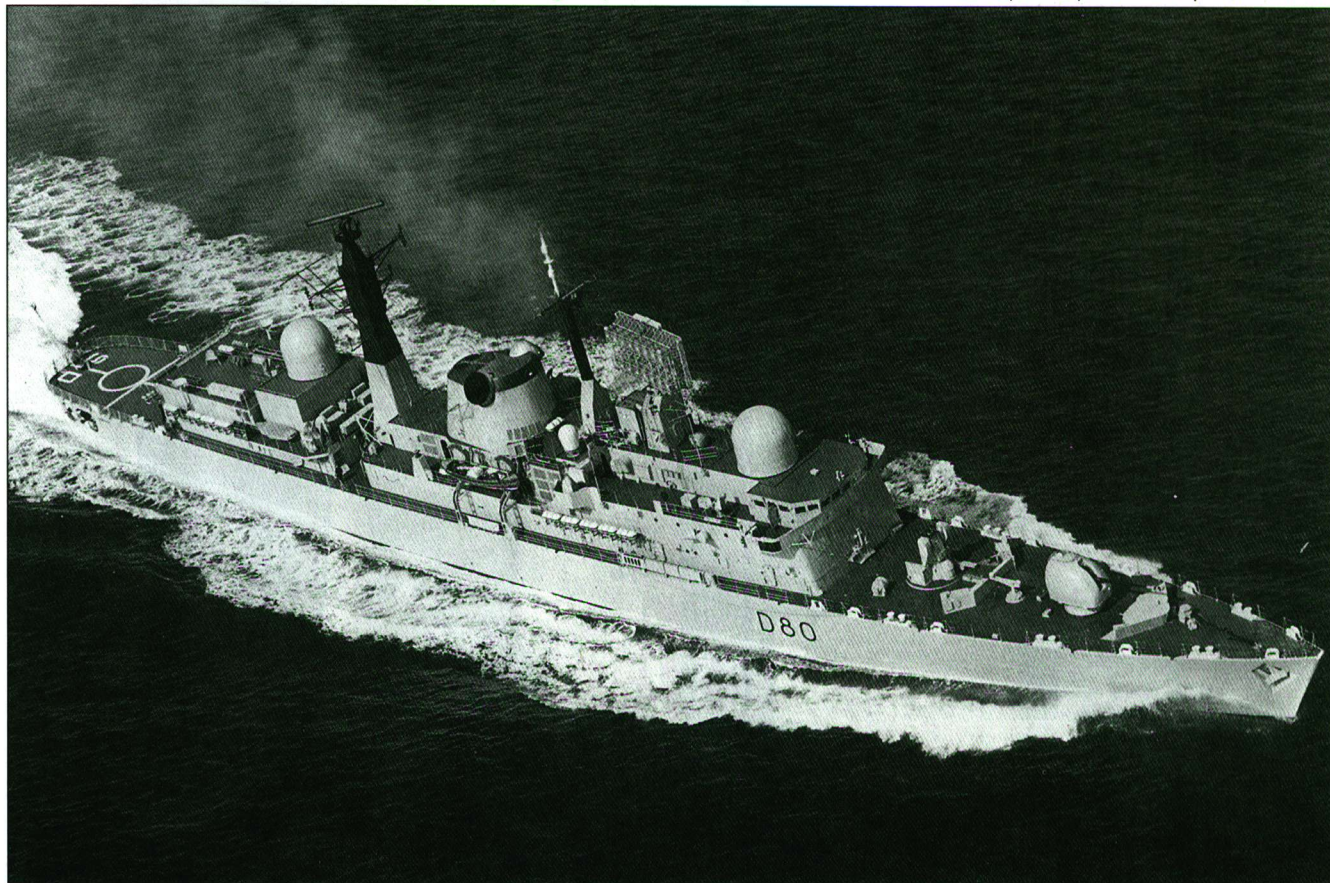
strony z polityki rządu brytyjskiego obcinającego nakłady na Royal Navy, z drugiej zaś ze zmiany zadań stawianych przed samymi okrętami. Odstąpienie przez Wielką Brytanię od zamiaru budowy lotniskowców uderzeniowych, spowodowało, że flota nie potrzebowała już dużych, a co zatem idzie kosztownych w budowie i eksploatacji, oceanicznych okrętów nawodnych przeznaczonych

do zadań eskortowych. Tym samym zbędne okazały się już okręty wielkości typu *County* czy *Bristol*, zaś w ich miejsce powstać miały mniejsze jednostki, których głównym zadaniem było zapewnienie osłony plot. zespołów floty.

W procesie budowy trzech serii nowych niszczycieli rakietowych typ «42» (łącznie 14 okrętów, w tym Batch 1-6, Batch 2-4

Piękne ujęcie lotnicze *Sheffield* (D 80) w oryginalnej konfiguracji.

fot. Royal Navy via „Warship International”

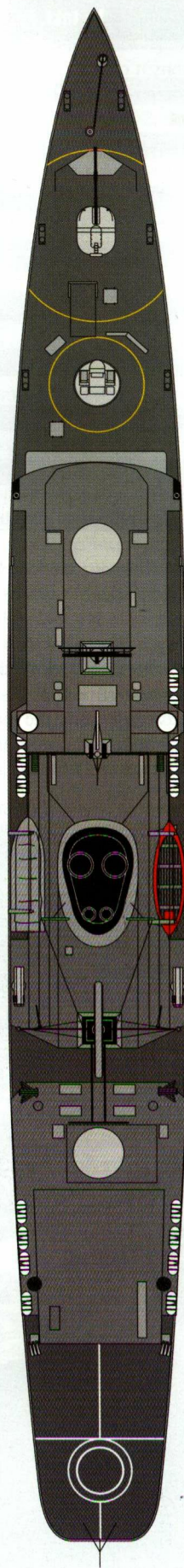
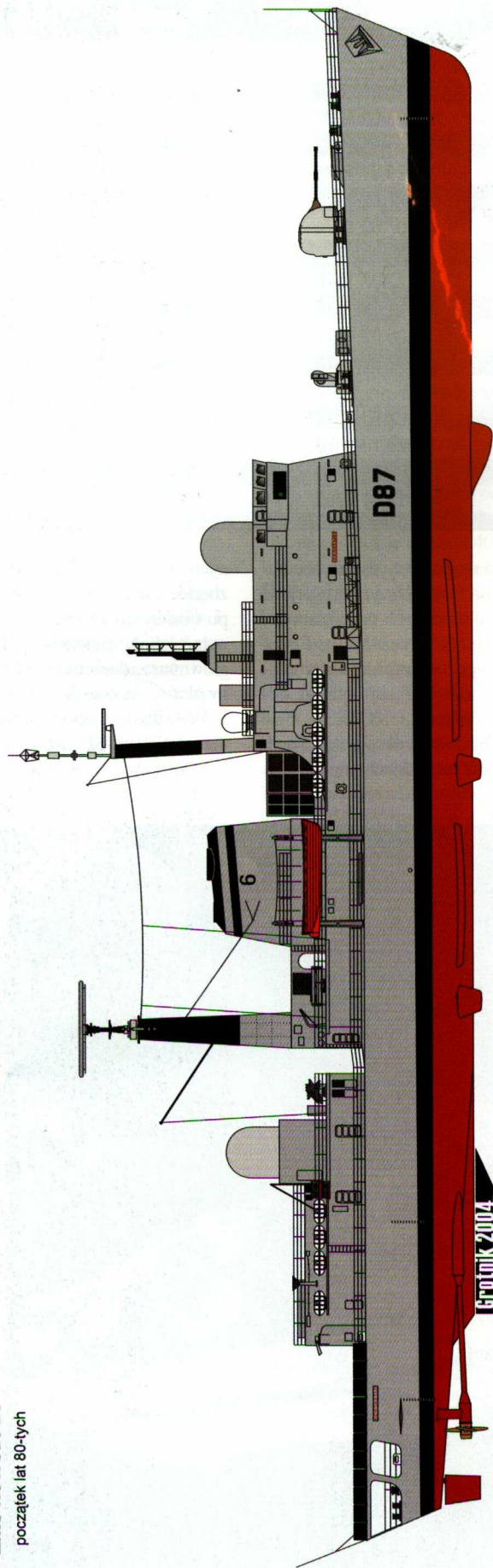


Type 42 Batch 1

HMS Newcastle

początek lat 80-tych

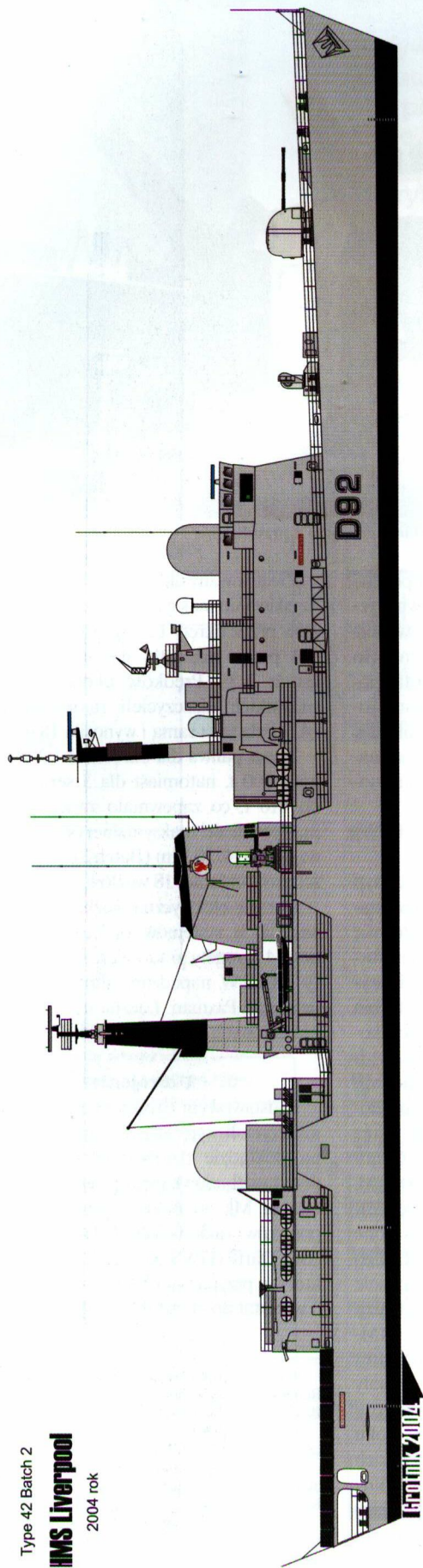
rys. Tomasz Grotnik



Type 42 Batch 2

HMS Liverpool

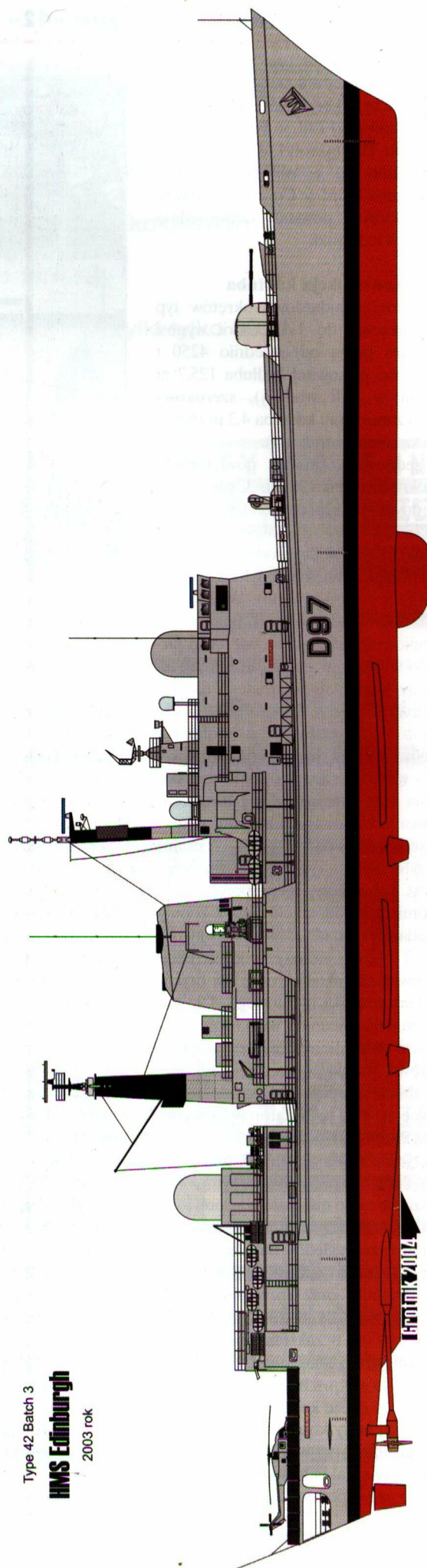
2004 rok



Type 42 Batch 3

HMS Edinburgh

2003 rok



i Batch 3-4) trwający w latach 1970-1985 zaangażowane były 4 brytyjskie stocznie: Vickers (Shipbuilding) Ltd. w Barrow-in-Furness, Vosper Thornycroft Ltd. w Woolston, Swan Hunter Ltd. w Wallsend-on-Tyne oraz Cammell Laird & Co. Ltd w Birkenhead, w których powstały odpowiednio po 3, 3, 4 i 4 jednostki.

Konstrukcja kadłuba

Wyporność standardowa okrętów typ «42» należących do 1 i 2 serii wynosi 3560 t⁹, zaś pełna odpowiednio 4250 t przy długości całkowitej kadłuba 125,7 m (119,5 m w linii wodnej), szerokości 14,34 m i zanurzeniu kadłuba 4,2 m (5,8 m z opływką sonaru i śrubami).

Dla jednostek ostatniej, powiększonej wersji określanej jako Batch 3, wyporność standardowa wzrosła do 3880 t, a pełna do 4775 t¹⁰ przy długości całkowitej 141,12 m (132,3 m w linii wodnej), szerokości 14,90 m i zanurzeniu 4,2 m (5,8 m z opływką sonaru i śrubami). Wydłużenie części dziobowej okrętów tej serii pozwoliło na ograniczenie uciążliwego zalewania pokładu dziobowego przez fale, utrudniającego wykorzystanie zamontowanego na nim uzbrojenia.

Kadłub gładkopokładowy z wydłużoną nadbudówką, która dzieli się na dwa kompleksy – większy przedni z pomostem dowodzenia oraz mniejszy tylny z hangarem śmigłowca pokładowego. Całą rufę zajmuje lądowisko dla śmigłowca. Cechą dominującą sylwetki niszczycieli rakietowych typ «42» jest pojedynczy, nieproporcjonalnie duży komin na śródkręciu oraz 2 kopuły osłon radarów na nadbudówce. Okręty posiadają 2 ciężkie maszty o konstrukcji skrzynkowej, charakterystyczne dla brytyjskiego budownictwa okrętowego. Dla zapewnienia odpowiednich właściwości manewrowych jednostki wyposażono w 2 płetwy sterowe, zaś niezbędną dzielność morską i stabilność zapewniają 2 pary aktywnych płetwowych stabilizatorów przechyłów oraz 2 stępki przechyłowe.

Niszczyciele w wersji Batch 2, przy identycznych jak w przypadku 1 serii wymiarach, odróżniały się nieco mniej zaokrągloną rufą.

W budowie niszczycieli, a zwłaszcza ich nadbudówek ze względów na oszczędności wagowe w szerokim zakresie wykorzystano stopy aluminium oraz rozwiązania konstrukcyjne typowe dla statków handlowych, przede wszystkim w zakresie prowadzenia okablowania oraz stosowania łatwopalnych materiałów izolacyjnych, co miało się srodcie zemścić w czasie konfliktu o Falklandy w roku 1982, który kosztował Royal Navy utratę 2 jednostek typ «42».

Ograniczenie nakładów na budowę jednostek typ «42» spowodowało, że powstał



Wyrzutnia Mk 30 mod rakiet „Sea Dart” w ujęciu z przodu.

fol. Rafał Ciechanowski

niszczyciel rakietowy o uzbrojeniu porównywalnym z typem Bristol przy równocześnie zmniejszeniu o niemal 40% wyporności, czego negatywnym skutkiem było nadmierne zagęszczenie i ciasnota pomieszczeń, utrudniająca zarówno funkcjonowanie podstawowych systemów okrętowych jak i bytowanie załogi, nie wspominając już o kłopotach przy ewentualnej modernizacji.

Napęd

Do napędu niszczycieli rakietowych typ «42» zastosowano wzorowaną na rozwiązaniu użytym we fregatach typ «21» siłownię w systemie COGOG (Combined Gas Turbine Or Gas Turbine), składającą się wyłącznie z dwóch odrębnych zespołów turbin gazowych: – marszowych do prędkości ekonomicznej oraz mocy szczytowej do prędkości maksymalnej, które zawsze pracowały rozdzielnie. Jako turbiny mocy szczytowej wszystkie niszczyciele otrzymały 2 turbiny gazowe Rolls-Royce Marine „Olympus” TM-3B, każda o mocy 27 200 KM. W charakterze turbin marszowych jednostki w wersji Batch 1 zostały wyposażone w 2 turbiny gazowe Rolls-Royce Tyne RM-1A, każda o mocy 4100 KM. Niszczyciele należące do Batch 2 i 3 otrzymały mocniejsze turbiny gazowe Rolls-Royce Tyne RM-1C, każda o mocy 5340 KM. Turbiny poruszały za pośrednictwem przekładni 2 wały napędowe zakończone pięciopiórowymi śrubami nastawnymi o zmiennym skoku i obniżonej kawitacji. Spaliny ze wszystkich turbin odprowadzane były przez wspólny komin wyposażony w instalację zrasającą obniżającą ich temperaturę, a tym samym widmo w podczerwieni.

Zastosowany układ napędowy zapewniał uzyskiwanie maksymalnej prędkości 28 węzłów przez okręty 1 i 2 serii, natomiast 29,5 11) przez jednostki należące do wersji Batch 3 11. Prędkość ekonomiczna dla wszystkich niszczycieli rakietowych typ «42» była taka sama i wynosiła 18 węzłów.

Zapas paliwa dla okrętów 1 i 2 serii wynosił 500 t, natomiast dla 3 serii wzrastał do 610 t, co zapewniało zasięg 650 Mm przy prędkości maksymalnej oraz 4500 Mm względnie 4750 Mm (Batch 3) przy prędkości ekonomicznej 18 węzłów.

Energię elektryczną niezbędną do pracy wszystkich systemów okrętowych dostarczały 4 agregaty prądotwórcze, każdy o mocy 1000 kW, napędzane silnikami wysokoprężnymi Paxman. Łączna moc elektrowni pokładowych wynosiła 4000 kW.

Uzbrojenie

Podstawowym uzbrojeniem rakietowym niszczycieli typ «42» jest umieszczona na pokładzie dziobowym bezpośrednio przed nadbudówką dwuprowadnicowa wyrzutnia Mk 30 mod. 2 przeciwlotniczych pocisków rakietowych średniego zasięgu „Sea Dart” (GWS 30) z zapasem 22 rakiet, który w przypadku okrętów w wersji Batch 3 wzrastał do 40 sztuk¹². Uzbrojenie rakie-

9. wg *Flottes de Combat 2004* pod red. B. Prézelin, Rennes 2004, wyporność standardowa okrętów wersji Batch 1 i 2 wynosiła 3500 t.

10. wg Krzewiński J., *Royal...* wyporność pełna niszczycieli w wersji Batch 3 wynosi 4675 t.

11. wg *Flottes de Combat 2004* prędkość maksymalna okrętów w wersji Batch 3 wynosi 30 węzłów, zaś wg Krzewiński J., *Royal...* nawet 31,5 węzła.

12. wg *Flottes de Combat 2004*, informacji o zwiększeniu zapasu rakiet GWS 30 do 40 szt. w przypadku okrętów w wersji Batch 3 nie potwierdzają inne źródła.



Ta sama wyrzutnia w ujęciu od tyłu.

fol. Rafał Ciechanowski

towe zamierzano wzmocnić montując na pokładzie 2 wyrzutnie rakiet plot. bezpośredniej obrony „Sea Wolf” (GWS 25/26), których brak wykazał konflikt falklandzki. Ostatecznie jednak nie doszło do realizacji tego planu.

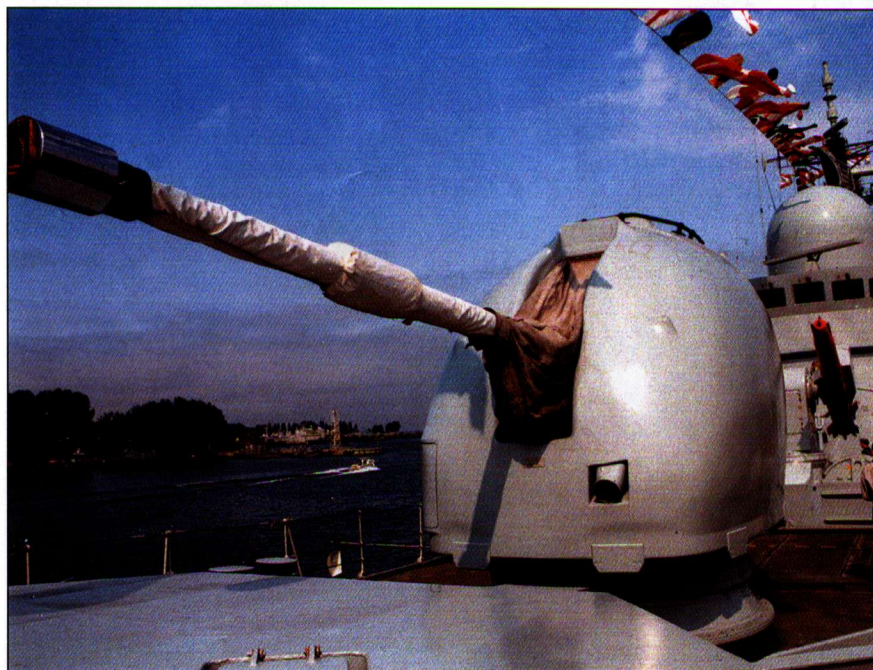
Uzbrojenie artyleryjskie reprezentuje pojedyncze uniwersalne działo kal. 114 mm L/55 Mk 8 Vickers w wieży artyleryjskiej zamontowane na pokładzie dziobowym. Początkowo nie planowano uzbrojenia jednostek typ 42 w małokalibrową artylerię plot., jednak już wstępna eksploatacja zmusiła do weryfikacji tych poglądów. W rezultacie niszczyciele otrzymały po 2-4 pojedyncze działo plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk

7A o szybkostrzelności do 600 strzałów na minutę i donośności do 2000 m oraz 2 umieszczone na stanowiskach burtowych w rejonie śródkręcia podwójnie sprzężone działo plot. kal. 30 mm L/75 Oerlikon-BMARC. Te ostatnie posiadały szybkostrzelność do 1600 strzałów na minutę oraz donośność (poziomą) do 10 000 m.

Ostatecznie w latach osiemdziesiątych na pokłady wszystkich niszczycieli trafiły importowane amerykańskie artyleryjskie zestawy obrony bezpośredniej General Dynamics kal. 20 mm Phalanx Block 1B (Mk 15 Mod 0), które zostały zainstalowane po jednym na każdej burcie w miejscach zajmowanych wcześniej przez stanowiska

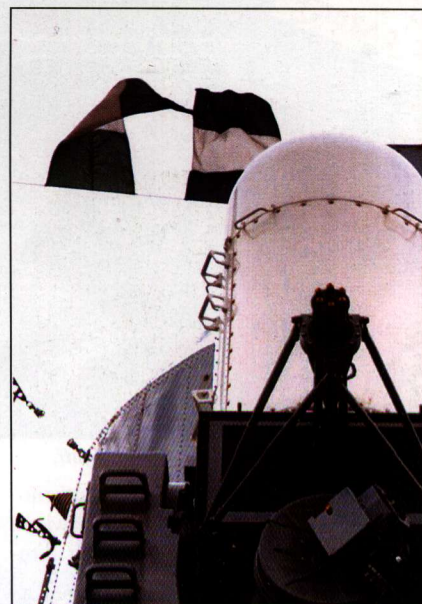
Armata kal. 114 mm. L/55 Mk 8 Vickers

fol. Rafał Ciechanowski



dział plot. kal. 30 mm L/75 Oerlikon-BMARC. Zestaw Phalanx oparty o działające w systemie Gatling sześciolufowe lotnicze działko kal. 20 mm Vulcan posiada szybkostrzelność 3000 strzałów na minutę. Kąt podniesienia luf w przedziale -25° $+80^{\circ}$, zaś donośność 500-1500 m przy prędkości początkowej 1097 m/s. Dzięki włączeniu w skład zestawu 2 stacji radiolokacyjnych oraz elektronicznych urządzeń kierowania ogniem, możliwe jest niszczenie za pomocą całkowicie zautomatyzowanego zestawu lecących z dużą prędkością na niskim pułapie rakietowych pocisków przeciwokrętowych oraz samolotów.

Na dzień dzisiejszy (lato 2004 r.) niszczyciele typ «42» w wersji Batch 3 są uzbrojone w 2 zestawy Phalanx Block 1B oraz 2 pojedyncze działo plot. kal. 20 mm L/90 Oerlikon GAM-BO1¹³ o szybkostrzelności 800 strzałów/ minutę i donośności do 2000 m. Wyjątek stanowi D 97 *Edinburgh*, który dys-



Zestaw przeciwrakietowy „Phalanx” Block 1B (Mk 15 Mod 0). fol. Rafał Ciechanowski

ponuje tylko 1 zestawem Phalanx, zamontowanym na pokładzie dziobowym między działem Mk 8 a wyrzutnią rakiet plot. GWS 30. Okręty 1 i 2 serii są natomiast uzbrojone w 2 zestawy Phalanx Block 1B oraz 2 pojedyncze działo plot. kal. 20 mm L/70 Oerlikon Mk 7A¹⁴, za wyjątkiem D 88 *Glasgow*, który posiada 2 działo plot. kal. 20 mm Oerlikon GAM-BO1.

W czasie działań bojowych prowadzonych na Falklandach w roku 1982 oraz w Zatoce Perskiej (1991 i 2003) niszczycie-

13. wg *Flottes de Combat 2004* okręty w wersji Batch 3 uzbrojone były w 4 działka 20 mm Oerlikon GAM-BO1.

14. wg *Flottes de Combat 2004* wszystkie niszczyciele Batch 1 i 2 uzbrojone były w 2 działka 20 mm Oerlikon GAM-BO1.



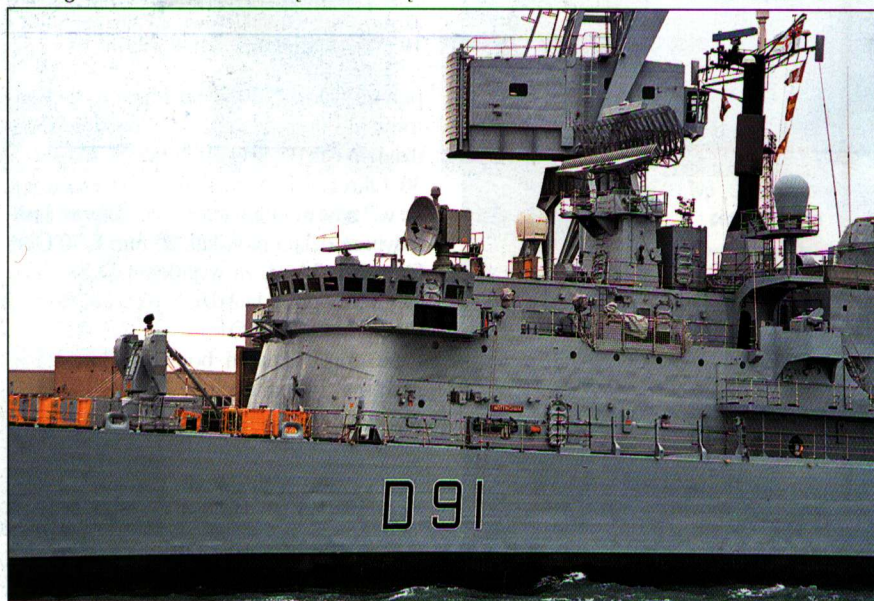
Widok na hangar lotniczy i rufę Cardiff.

fot. Rafał Ciechanowski

le otrzymywały dodatkowo po 4-6 przenośnych km kal. 7,62 mm, które ustawiane na stanowiskach w różnych punktach okrętu Nottingham z dobrze widoczną elektroniką.

tu stanowiły broń „ostatniej szansy” przeciwko nisko latającym pociskom przeciwokrętowym oraz samolotom i śmigłowcom.

fot. Tomasz Grotnik



W miesiącach luty – październik 2001 roku na pokładzie D 98 York przeprowadzano próby z lekkim zestawem rakiet plot. produkcji amerykańskiej Raytheon Sea RAM, który zamontowano na stanowisku lewoburtowego zestawu Phalanx.

Do zwalczania celów podwodnych służą 2 potrójne wyrzutnie torped pop kal. 324 mm umieszczone po jednej na każdej burcie na nadbudówce między kominem a tylnym masztem. Na okrętach w wersji Batch 3 są to wyrzutnie STWS-3, natomiast w wersji Batch 1 i 2 odpowiednio STWS-215. W wyrzutniach stosować można krótkie torpedy pop, amerykańskie Mk 46 lub nowsze brytyjskie NST 75 11 „Stingray”. te ostatnie mają długość 2,6 m i masę 267 kg, w tym głowica bojowa 45 kg. Torpedy te mogą razić cele na głębokości do 800 m, zaś ich prędkość wynosi 45 węzłów, a zasięg około 8000 m. Zapas torped pop kal. 324 mm na pokładzie okrętów wynosi 12 sztuk.

W skład uzbrojenia niszczycieli rakietowych typ «42» wchodzi również wielozadaniowy śmigłowiec pokładowy Westland „Lynx” HAS. 3/HMA. 8. Waga maszyny wynosi 3,34/4,76 t (pusta/z ładunkiem) przy długości 12,1 m, średnicy wirnika 12,8 m i wysokości 3,5 m. Śmigłowiec rozwija maksymalną prędkość 269 km/godz., a jego zasięg wynosi 593 km. Uzbrojenie śmigłowca „Lynx” stanowią torpedy pop „Stingray” względnie 2-4 rakiety „powietrze-woda” „Sea Skua” (CL 834) przeznaczone do rażenia niewielkich celów nawodnych. Rakietka CL 834 ma długość 2,5 m, średnicę 0,25 m i rozpiętość 0,72 m. Jej masa wynosi 145 kg, w tym głowica bojowa 30 kg. naprowadzana półaktywną głowicą radarową rakietka rozwija prędkość 0,75 Ma, zaś jej zasięg wynosi około 15 000 m.

Wypożyczenie elektroniczne

Pierwotnie okręty typ «42» wyposażone były w radar dozoru powietrznego typ 965 AKE-2, pracujący w paśmie P z charakterystyczną anteną „podwójny materac”, radar dozoru nawodnego typ 992Q, pracujący w paśmie S, radar nawigacyjny typ 1006 oraz 2 radary kierowania rakietami plot. „Sea Dart” i lufową artylerią typ 909. Z takim wyposażeniem elektronicznym niszczyciele przystąpiły do działań operacyjnych w czasie konfliktu falklandzkiego w roku 1982. Konflikt ten obnażył braki i niesprawności stosowanych systemów, a uzyskane w jego wyniku doświadczenia zaowocowały modernizacją wyposażenia.

15. wg *Combat Fleet of the World 2002-2003* pod red. AD. Baker III, Annapolis 2003, wyrzutnie torped pop zostały zdemontowane z wszystkich niszczycieli rakietowych typ «42» Batch 1 i 2.

W roku 2004 wyposażenie elektroniczne obejmowało: radar dozoru powietrznego (wczesnego ostrzegania) BAE Systems-Thales typ 1022 z anteną Marconi o zasięgu około 225 Mm, pracujący w paśmie L (40,0-60,0 GHz), radar dozoru nawodnego BAE Systems typ 996 (1), pracujący w paśmie S, 2 radary kierowania rakietami plot. „Sea Dart” oraz ogniem artylerii lufowej typ 909 (1), 2 radary kierowania ogniem zestawów Phalanx General Dynamics Mk 90 oraz radary nawigacyjne Kelvin-Hughes typ 1007 i Decca typ 1008.

Do wykrywania celów podwodnych na jednostkach 1 serii służy sonar kadłubowy BAE Systems typ 2016 pasywny z przeszukiwaniem 360°, natomiast na okrętach w wersji Batch 2 i 3 odpowiednio sonar BAE Systems typ 2050 pracujący na częstotliwości 4,5-7,5 kHz z przeszukiwaniem 360°. Poza tym wszystkie niszczyciele typ «42» posiadają sonar podkilkowy Kelvin-Hughes typ 162M, pracujący na częstotliwości 50 Hz.

Konflikt falklandzki potwierdził potrzebę rozbudowy środków walki radio-elektronicznej. Obecnie okręty w wersji Batch 1 i 2

są wyposażone w urządzenia ostrzegawcze UAA (2) Abbey Hill pracujące w paśmie 1-18 GHz, za wyjątkiem D 89 *Exeter* i D 90 *Southampton*, które posiadają urządzenia UAT (5), (pasywne/ostregające), identyczne jak na niszczycielach 3 serii, wyposażonych dodatkowo jeszcze w urządzenia RCM-3 (aktywne). Wszystkie okręty mają na pokładach zamontowane wyrzutnie celów pozornych, na niszczycielach 1, 2 i 3 serii są to 4 sześcioprowadnicowe wyrzutnie „Sea Gnat” (Mk 137 RL) kal. 130 mm oraz 2 wyrzutnie celów dryfujących DLF 3, a także 2 wyrzutnie systemu SRBOC Mk 36. Dla przeciwdziałania atakom podwodnym jednostki są wyposażone w holowane cele Graseby typ 182 względnie typ 2070 (amerykański SLQ-25A Nixie). Okręty posiadają również osłepiacze laserowe DEC, zaś w wersji Batch 3 dodatkowo także po 2 stacje optroniczne Rademac 2100.

Jednostki typ «42» posiadają zintegrowany komputerowy system dowodzenia w wersji ADAWS 7 bądź ADAWS 8 (Batch 3) oraz komputerowy system decyzyjny CCA (Captain's Combat Aid). Łączność podwodną zapewnia urządzenie typ 185,

zaś łączność satelitarną w systemie Skynet SHF SATCOM 2 anteny SCOT-1C.

Załoga niszczycieli rakietowych typ «42» w wersji 1 i 2, dysponująca pomieszczeniami dla 312 osób, liczy 253 ludzi, w tym 24 oficerów, natomiast w wersji Batch 3 liczy 301 ludzi, w tym 26 oficerów, 81 podoficerów oraz 194 marynarzy.

Jak już wspomniano na wstępie niszczyciele rakietowe typ «42» miały być w założeniach jednostkami tanimi w budowie, których łączny koszt jednostkowy winien zamknąć się w kwocie 20 mln funtów szterlingów £. Niestety rzeczywistość okazała się dużo bardziej okrutna i już jednostki I serii nie mieściły się w projektowanym limicie. Przykładowo koszt budowy D 86 *Birmingham* wyniósł 30,9 mln £, D 88 *Glasgow* – 36,9 mln £, zaś D 108 *Cardiff* – 40,4 mln £. Z okrętów w wersji Batch 3 D 89 *Exeter* kosztował już 60,1 mln £, zaś koszt zamówionych na przełomie lat 1978/79 niszczycieli 3 serii wynosił od 78,5 do 85 mln £ za jednostkę¹⁶.

(ciąg dalszy nastąpi)

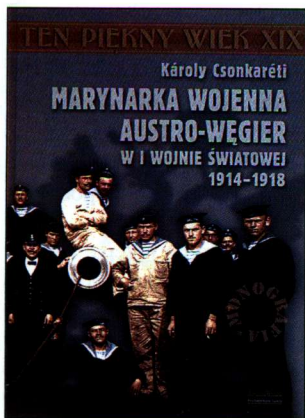
16. wg *Jane's Fighting Ships* 1986-87.

SUPLEMENT



W numerze 66 „OW” na str. 71 zaprezentowaliśmy za rocznikami flot banderę marynarki północnokoreańskiej. Okazuje się, że w rzeczywistości bandera tego państwa wygląda jak na prezentowanej fotografii, którą niezwłocznie prezentujemy.

fot. zbiory Joe Jin-ho



Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918

Csonkaréti Károly, format 340 x 170 mm, s. 368 + wkładka z ilustracjami s. 56, fot. 116, tab. 6, map 4, sylwetki i rzuty 50, Wydawnictwo Arkadiusz Wingert, Kraków 2004, cena?

Historia zatacza swoje koło i w natłoku bieżących wydarzeń coraz chętniej sięgamy do przeszłości, zwłaszcza tej „bezpiecznej”, bo pozbawionej już wszelkich konotacji ze współczesnością. Jednym z tematów, który ostatnio nader często powraca są Austro-Węgry, które przeciętnemu Polakowi z poza obszaru dawnej Galicji kojarzą się co najwyżej z dobrym wojakem Szwajkiem. Oczywiście ocena taka stanowi szkodliwe uproszczenie, ale odbiorcom nie przeszkadza to wcale. Trudno się przy tym dziwić, że różne aspekty funkcjonowania cesarsko-królewskiej monarchii, tak wdzięcznie prezentowane przez pana Leszka Mazana znajdują szczególny poklask w Krakowie. Właśnie krakowskie wydawnictwo Arkadiusz Wingert publikowało ostatnio książkę węgierskiego autora Károly Csonkaréti zatytułowaną *Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918* poświęconą zmaganiom

k.u.k. okrętów na wodach Adriatyku i szerzej Morza Śródziemnego. Sam autor znawca dziejów węgierskich flotylli rzecznych miał przyjemność zadebiutować w przekładzie na język polski przed laty artykułem „Debrecen otwiera ogień. Dwuminutowy pojedynk artyleryjski 25 listopada 1944 roku na łamach „Okrętów Wojennych”, („OW” nr 6/1998 (28)). Warto w tym miejscu wspomnieć, że powojenne polskie piśmiennictwo poświęcone działaniom CK floty jest więcej niż skromne i ogranicza się w zasadzie jedynie do cząstkowych artykułów na łamach czasopism w ostatnich 8-10 latach, opisujących niektóre typy okrętów i ich działania. Co także warto jest podkreślenia wśród czasopism tych prym wiodą „OW”.

Autor na wstępie przedstawił genezę powstania floty Austrii, która tak na dobrą sprawę stała się zauważalnym i istotnym elementem sił zbrojnych dopiero po zwycięstwie Tegetthoffa pod Lissą w roku 1866, a także kolejne programy jej rozbudowy aż do początków światowego konfliktu w 1914. Samym działaniom wojennym poświęconych zostało kolejnych 15 rozdziałów, które w układzie chronologicznym przedstawiły nawodne, podwodne, a nawet powietrzne działania floty austro-węgierskiej w czasie wojny. Na zakończenie zamieszczono posłowie autorstwa Pawła Wiczorkiewicza dotyczące udziału Polaków w tworzeniu oraz działaniach k.u.k. marynarki wojennej, próbom pozyskania dla Polski jej okrętów po zakończeniu I wojny światowej, a także późniejszym losom w PMW oficerów wywodzących się z jej szeregów. Jest na stronach książki również fragment pamiętników wiceadm. Mikłosa Horthy, ostatniego dowódcy austro-węgierskiej marynarki wojennej, dotyczące bitwy morskiej w Cieśninie Otranto w maju 1917 roku.

Generalnie autor wyróżnia działanie k.u.k. floty w okresie do maja

1915 roku, gdy przeciwnikami były Francja i Anglia, której okręty jedynie sporadycznie zapuszczały się na Adriatyk, głównie zaś operowały u wybrzeży sojuszniczej Czarnogóry. Kolejny okres rozpoczął się 3 maja 1915 z chwilą przystąpienia Włoch do wojny po stronie Ententy, co zmieniło nie tylko ogólny stosunek sił, ale również stopień realnego zagrożenia. W tym kontekście podkreślić należy operacje podjęte przez CK flotę przeciwko celom na włoskim wybrzeżu w początkowej fazie wojny.

Wiele miejsca na kartach książki zajmują działania okrętów podwodnych, które okazały się w praktyce jedynym narzędziem zdolnym do prowadzenia naprawdę ofensywnych operacji wojny morskiej, co więcej narzędziem nader skutecznym, czego najlepszym dowodem może być zatopienie krążowników pancernych, francuskiego *Léon Gambetta* i włoskiego *Giuseppe Garibaldi*, nie wspominając już o licznych mniejszych okrętach i jednostkach handlowych. Przekrój narodowościowy kadry oficerskiej okrętów podwodnych stanowił niemal wiernie odbicie stanu panującego w cesarsko-królewskiej monarchii, choć podkreślenia jest godny fakt, że bardzo liczną reprezentację posiadali na tym polu nasi południowi sąsiedzi – Czesi, których przedstawicielem kpt. Zdenko Hudeček był najsukcesyjniejszym podwodnikiem. Zresztą z operacjami austro-węgierskich jak i niemieckich okrętów podwodnych wiązały się kolejne działania sił nawodnych prowadzone w drugiej połowie wojny w Cieśninie Otranto, których celem było niszczenie alianckich jednostek dozorujących linie blokady odcinające wyjście na otwarte wody Morza Śródziemnego.

Książka zawiera 5 aneksów, które przedstawiają Orde de Bataille flot Austro-Węgier, Włoch, Francji oraz

wydzielonych sił brytyjskiej Royal Navy. Jeden z aneksów zawiera prezentację jednostek CK marynarki wojennej doby I wojny światowej, włącznie z ich podstawowymi danymi taktyczno-technicznymi, sylwetkami, rzutami oraz krótkimi notkami „biograficznymi” poszczególnych okrętów. Wykaz uczestniczących w działaniach na Adriatyku okrętów Ententy (dalece niekompletny) ogranicza się jedynie do podania typu, nazwy jednostki i jej zasadniczych danych.

Załączona na końcu bardzo starannie wydanej pod względem edytorskim książki wkładka z ilustracjami, w większości oryginalnymi i rzadko publikowanymi, zawiera 116 zdjęć bądź fotograficznych reprodukcji obrazów, dotyczących wojennych dziejów CK floty.

Książka Károly Csonkaréti *Marynarka Wojenna Austro-Węgier w I wojnie światowej 1914-1918* może stanowić dla wielu czytelników zaskoczenie podobne do tego, jakie w 1973 wywołała praca Gozdawy-Gołębiowskiego i Wywerki Prekurata *Pierwsza wojna światowa na morzu* otwiera bowiem niemal zupełnie nieznaną tematykę. Tym bardziej, że dostęp do najpopularniejszych prac o CK flocie autorstwa Sokola (angielskich i niemieckich) jest w Polsce praktycznie żaden, o literaturze węgierskiej, ze względów czysto językowych już nawet nie wspomnę. Czytając pracę Csonkaréti, którą szczerze polecam jako chyba pierwsze w miarę całościowe dostępne opracowanie dotyczące operacji floty pod czerwono-białą czerwoną banderą w latach I wojny światowej, pamiętajmy, że przez pokłady jej okrętów przewinęło się w owym czasie wielu rodaków, których wojenne losy rzuciły nad Adriatyk, zgola nie w charakterze urlopowiczów.

Maciej S. Sobański

survival

& outdoor

Militaria.pl

NAJWIĘKSZY INTERNETOWY SKLEP Z BRONIĄ

Brytyjskie niszczyciele rakietowe typu «42»



Liverpool (D 92).

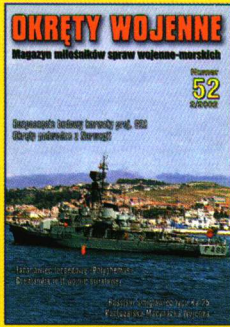
fot. Leo van Ginderen



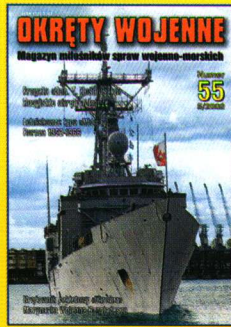
Gloucester (D 96).

fot. Royal Navy

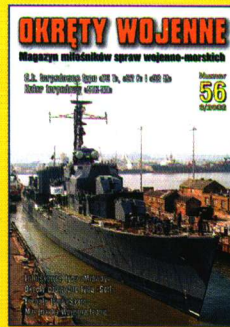
Wydawnictwo „OW” poleca



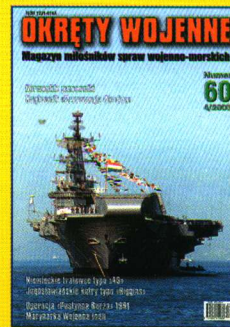
„Okrety Wojenne” Nr 52
cena 12,00 zł



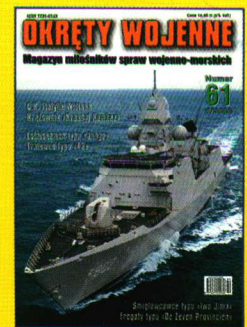
„Okrety Wojenne” Nr 55
cena 13,00 zł



„Okrety Wojenne” Nr 56
cena 13,00 zł



„Okrety Wojenne” Nr 60
cena 13,00 zł



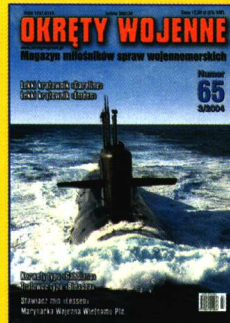
„Okrety Wojenne” Nr 61
cena 13,00 zł



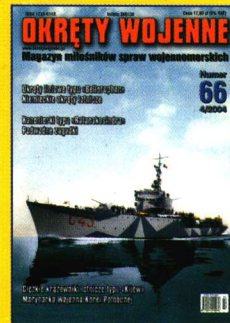
„Okrety Wojenne” Nr 63
cena 17,50 zł



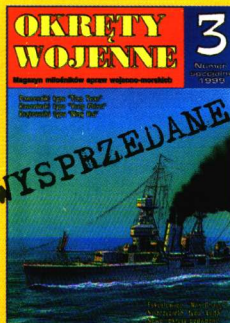
„Okrety Wojenne” Nr 64
cena 17,50 zł



„Okrety Wojenne” Nr 65
cena 17,50 zł



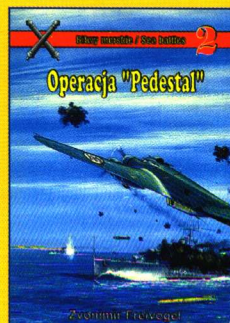
„Okrety Wojenne” Nr 66
cena 17,50 zł



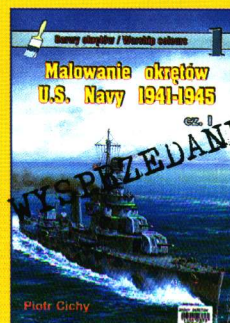
„Okrety Wojenne” Nr 3 spec.
cena 7,00 zł



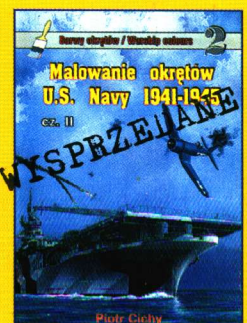
Bitwa koło wyspy Savo
cena 20,00 zł



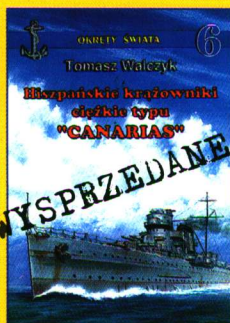
Operacja „Pedestal”
cena 22,00 zł



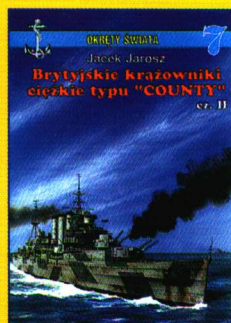
Malowanie okrętów U.S. Navy 1941-1945
cz. I
cena 17,00 zł



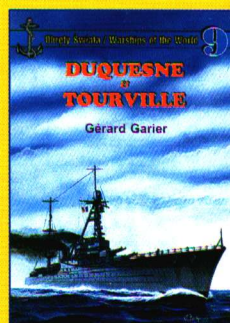
Malowanie okrętów U.S. Navy 1941-1945
cz. II
cena 19,00 zł



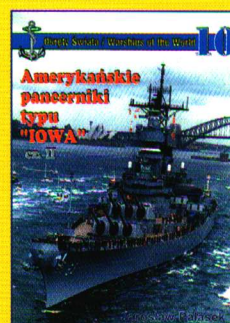
Hiszpańskie krążowniki ciężkie typu „Canarias”
cena 7,00 zł



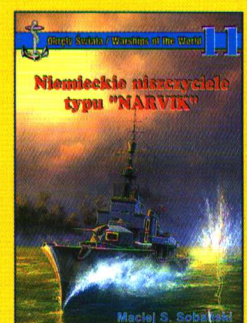
Brytyjskie krążowniki ciężkie typu „County” cz. II
cena 9,00 zł



Duquesne & Tourville
cena 14,00 zł



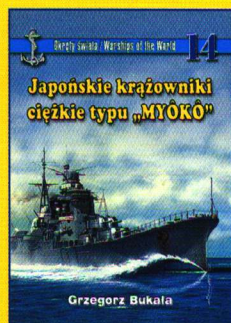
Amerykańskie pancerniki typu „Iowa” cz. II
cena 15,00 zł



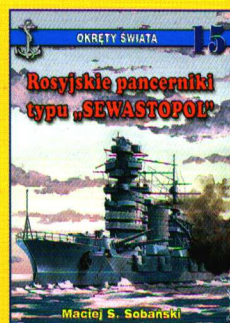
Niemieckie niszczyciele typu „Narvik”
cena 21,00 zł



Niemieckie pancerniki typu „Scharnhorst”
cena 29,00 zł



Japońskie krążowniki ciężkie typu „Myoko”
cena 39,00 zł



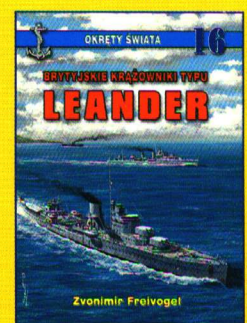
Rosyjskie pancerniki typu „Sewastopol”
cena 42,00 zł

NOWOŚĆ!

Brytyjskie krążowniki typu „Leander” z serii „Okrety Świata” nr 16

Sztywna, lakierowana okładka, 64 strony + trzy rozkładowki z 6 planami w skali 1:400, dwie wkładki z 4 planszami kolorowymi, 64 fotografie czarno-białe, 42 rysunki, liczne tabele.

Cena wraz z kosztami wysyłki tylko 39 zł.



Zvonimir Freivolgel